El tráfico atlántico de esclavos

Herbert S. Klein



IEP Instituto de Estudios Peruanos

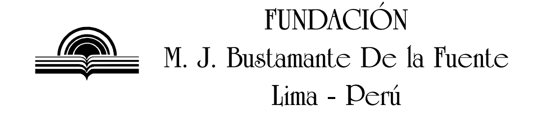
FUNDACIÓN
M. J. Bustamante De la Fuente
Lima - Perú

El tráfico atlántico de esclavos

El tráfico atlántico de esclavos

Herbert S. Klein

Traducción de
Javier Flores Espinoza



IEP Instituto de Estudios Peruanos

Serie: Estudios Históricos, 56

Este libro es la traducción de la segunda edición en inglés publicada por Cambridge University Press en 2010.

ISBN: 978-9972-51-293-3
ISSN: 1019-4533
Impreso en Perú
Primera edición en español: Lima, abril de 2011
1000 ejemplares

Hecho el depósito legal
en la Biblioteca Nacional del Perú: 2011-04743

Registro del proyecto editorial
en la Biblioteca Nacional: 11501131101245

Corrección de textos: Rossanna Alva
Cierre de interiores: Silvana Lizarbe
Diseño de carátula: Gino Becerra
Cuidado de edición: Odín del Pozo

Klein, Herbert S.

El tráfico atlántico de esclavos. Lima, IEP; Fundación Manuel J. Bustamante de la Fuente, 2011 (Estudios Históricos, 56)

ESCLAVITUD; HISTORIA; SIGLO XVI; SIGLO XVII; SIGLO XVIII; SIGLO XIX; AFRICA; AMÉRICA LATINA; CARIBE

W/05.01.01/E/56

Índice

Introducción

A la primera edición

No obstante la importancia central que el tráfico atlántico de esclavos tiene para la historia económica y social de la expansión de Occidente, su papel fundamental en la historia de América y el profundo impacto que tuvo sobre la sociedad africana, esta continuó siendo una de las áreas menos estudiadas de la moderna historiografía occidental hasta el último cuarto de siglo. Dicho inicio tardío no se debió a la carencia de fuentes, pues los materiales disponibles para su estudio abundaron desde el principio mismo. Se le ignoró, más bien, debido a su estrecha asociación con el imperialismo europeo y la falta de interés resultante de un problema moralmente difícil de tratar.

Incluso hoy, después de un cuarto de siglo de sofisticados estudios multinacionales, la brecha que media entre la comprensión popular y el conocimiento académico del tema sigue siendo tan profunda como lo era ya cuando el tráfico fue cuestionado originalmente por los círculos letrados europeos en el siglo XVIII. Por diversas razones políticas e intelectuales, que tienen mucho que ver con la naturaleza de la política estadounidense contemporánea, las

investigaciones académicas quedan mayormente ignoradas debido a que una sociedad desgarrada por el conflicto racial encuentra que el tráfico es un tema demasiado difícil como para tratarlo en forma racional. Y, sin embargo, en el calor del debate lo que más se requiere es, precisamente, de esta racionalidad.

No es solo que el diálogo entre el mundo académico y el ámbito letrado en general haya fracasado, sino, además, existe una sorprendente ignorancia acerca de la naturaleza del tráfico de esclavos, incluso dentro del mismo mundo académico. Son pocos los resúmenes coherentes de la bibliografía reciente de este tráfico con que contamos para el público en general o el académico, y este fracaso, a la hora de transmitir los últimos estudios académicos permitió que la discusión de la trata, en general, quedara tan politizada —y se haya vuelto tan emotiva— que la mayoría de los intelectuales y académicos se rehúsan a hacerle frente con algo que se asemeje a un análisis racional. Fue por estas razones que emprendí este examen del estado actual del tema de la trata atlántica de esclavos. Teniendo en cuenta que es mucho lo que aún ignoramos de ella, ya hay un sorprendente consenso entre los investigadores en lo que toca a su configuración general, así como a sus mecanismos económicos. Hasta existe cierto acuerdo académico, aunque no popular, en torno a las cifras involucradas. Este consenso trasciende las áreas académicas y las fronteras nacionales, y en la medida de lo posible intento incorporar los resultados más recientes y relevantes provenientes de todas las disciplinas y la bibliografía internacional.

La demora en la presentación de un examen como este se debe, en gran medida, a la misma profundidad y complejidad de los materiales. Para comprender el tráfico uno debe conocer la historia demográfica y el análisis cuantitativo, contar con una buena base en economía y leer varios idiomas. Además, se deberá tener un conocimiento detallado de la historia del África y de América en este periodo. E, incluso, estas herramientas resultan insuficientes, puesto que también es necesario contar con cierta comprensión antropológica elemental. Si bien es cierto que cualquier estudioso solo puede intentar satisfacer estos requisitos, espero haber sentado una base lo suficientemente sólida como para que los investigadores más versados

que yo en cualquiera de estas áreas puedan desarrollar su estudio a partir del trabajo que aquí presento.

Antes de examinar el tráfico detenidamente vale la pena explorar la historiografía de esta materia, que se remonta hasta el siglo XVIII. Los primeros estudios del tráfico atlántico de esclavos se iniciaron en la década de 1750, durante su mismo apogeo, cuando unos 75.000 de ellos arribaban cada año a los puertos americanos. Los abolicionistas ingleses intentaron establecer las dimensiones básicas de la trata, los patrones de mortandad de los esclavos y de las tripulaciones, así como el impacto económico relativo que el tráfico tuvo sobre las economías africanas y americanas, en lo que venía a ser un intento de preparar una argumentación contraria a la emigración forzada de los esclavos africanos. Siendo su objetivo suministrar una propaganda útil a su campaña antiesclavista, los abolicionistas sí efectuaron algunas investigaciones serias. Cuando el Parlamento inglés comenzó a imponer las primeras limitaciones formales a los traficantes en los decenios de 1780 y 1790, dio inicio también a una recolección sistemática de materiales estadísticos sobre la trata por parte de las agencias gubernamentales británicas, servicio, este, que el gobierno proseguiría hasta mediados del siglo XIX.

Además de estas fuentes publicadas, casi todas las naciones esclavistas europeas mantuvieron registros estadísticos detallados del tráfico con fines fiscales. En el siglo XIX, los papeles de muchas compañías privadas llegaron a los archivos nacionales de Europa y América. Por último, a finales del siglo XVIII y comienzos del XIX, la prensa comercial mantenía registros detallados del arribo y la partida de las naves negreras africanas. Con estas fuentes publicadas y documentales, alrededor de la mitad o algo más de los viajes negreros realizados dejaron una huella escrita tras de sí.

Y, sin embargo, después del decenio de 1810, hubo muy poco interés por el análisis del tema. Los abolicionistas británicos habían convencido a su propio gobierno de que pusiera fin al tráfico, y procedieron luego a usar la fuerza y la persuasión para abolir las tratas negreras de otros países. Al mismo tiempo, el fin del tráfico atlántico de esclavos a mediados del siglo XIX coincidió con la conquista y la colonización europea del África, así como con el creciente

predominio de las ideologías imperialistas y racistas en el pensamiento metropolitano. En este contexto era escaso el interés existente por el examen del tráfico negrero, al cual la mayoría de los autores consideraba un mal necesario en el peor de los casos, cuando no un beneficio positivo para el mundo debido a sus esfuerzos supuestamente "civilizadores".

No sería sino hasta la crisis de la Primera Guerra Mundial que los intelectuales europeos comenzarían a cuestionar los supuestos fundamentos que yacían detrás del imperialismo. En este debate, el tráfico atlántico de esclavos pasó a ser uno de los "crímenes" del imperialismo occidental y solo podía denigrársele. Fue desde esta perspectiva del paternalismo que los autores comenzaron a estudiar nuevamente el contacto europeo con el resto del mundo. El resultado de ello fue una narrativa repleta de historias de violencia y explotación que tenía como base un mínimo de investigación y que ignoraban las fuentes de archivo. Esta bibliografía creó una serie de mitos acerca de la participación africana, los costes del tráfico, el patrón de remisión de los esclavos a través del Atlántico, la muerte de estos y las ganancias y beneficios finales de los europeos. A la lista de los crímenes se sumaron el "embalaje ajustado", las tasas de mortandad "astronómicas" de 50% o más, los "esclavos baratos" comprados supuestamente con cuentas (abalorios) sin valor y un ron que no valía nada, así como el supuesto comercio triangular.

Los estudios críticos comenzaron a aparecer ya en la segunda década del siglo XX, no obstante el predominio de esta bibliografía nada crítica, que aún sobrevive en gran parte de los textos de historia, empleados en cursos de nivel secundario y universitario. Los primeros estudios académicos modernos fueron obra de un pequeño grupo de dedicados investigadores franceses y norteamericanos. Gaston-Martin y el padre Rinchon, en Francia, y Elizabeth Donnan, en Estados Unidos, fueron los primeros en estudiar el tráfico sistemáticamente, reuniendo gran parte de los materiales de archivo disponibles en los repositorios franceses e ingleses. Estos investigadores publicaron una serie de estudios pioneros en las décadas de 1920 y 1930. Entre ellos figuraron varias colecciones documentales, más el impresionante examen inicial del tráfico francés efectuado por Gaston-

Martin, todo lo cual sentó las bases para el estudio moderno del tráfico de esclavos después de la Segunda Guerra Mundial.

Lo que finalmente abrió un gran esfuerzo investigativo en este tema fue el crecimiento del nuevo campo de la historia africana, así como el despertar del interés por la historia afroamericana en las décadas de 1950 y 1960. Aunque eran muchos los investigadores que comenzaban a estudiar diversos aspectos del tráfico desde las perspectivas africana, europea y americana, sería la obra de Philip Curtin la que brindaría un gran nuevo impulso a los estudios de la trata de esclavos. En 1969 publicó *The Atlantic Slave Trade: A Census*, que era un intento de calcular el volumen del tráfico a partir de la bibliografía secundaria disponible. La obra de Curtin, una contribución original a la metodología histórica así como al campo de los estudios del tráfico de esclavos, brindó un estimado del volumen total del tráfico africano de esclavos a Europa, las islas del Atlántico y a América entre los años 1440 y 1860. Ello involucró un cuidadoso escrutinio de todos los estimados publicados, al igual que la reconstrucción de las cifras por zona y periodo, en base a unos explícitos modelos demográficos y económicos. Aunque se concentró en el tema del número de africanos remitidos, Curtin se vio obligado a examinar todas las cuestiones que eventualmente serían temas fundamentales de esta última fase de las investigaciones. La evolución demográfica de las poblaciones americanas de esclavos fue materia de principalísimo interés para Curtin, al igual que la mortalidad sufrida durante el cruce del Atlántico, puesto que estos factores primarios permitieron estimar el número de africanos transportados cuando no se contaba con cifra conocida alguna. También tocó los problemas del crecimiento de la población del África, así como los intereses económicos que los europeos tenían en el tráfico.

Pero lo que despertó la mayor respuesta inmediata entre los investigadores fue su cálculo de unos 9.500.000 de arribos y 11.000.000 de africanos transportados durante el transcurso del tráfico. El debate resultante generó una gran búsqueda entre las fuentes inéditas, en pos de nuevas cantidades y referentes con que cuestionar o refinar las cifras que él daba. Sería esta búsqueda internacional en los archivos europeos, americanos y africanos de todos los datos supervivientes

de los viajes de las naves negreras la que llevaría a un nuevo y gran periodo de investigación y análisis del tráfico atlántico de esclavos. Una vez que se contó con este nuevo cuerpo de materiales, muchos de los viejos debates pudieron ser tratados directamente, en tanto que se formularon otras interrogantes, nuevas y más sofisticadas, acerca de la historia económica, social e incluso política de esta gran emigración humana transoceánica. Esta nueva erudición tuvo como resultado un corpus internacional de publicaciones sorprendentemente grande, el cual hizo que este campo fuera uno de los más activos y productivos de las modernas investigaciones históricas.

Podemos agrupar las preguntas que estas nuevas investigaciones tocaron en torno a una serie de temas interrelacionados, y son estas cuestiones, así como los debates que generaron, los que quisiera analizar en este libro. Dichas interrogantes conciernen a los orígenes del tráfico, su estructura económica fundamental, su impacto demográfico, social y económico, y, por último, las causas y consecuencias de su abolición.

Al redactar este libro conté con el estímulo y el respaldo de una serie de amigos y colegas. Frank Smith, mi editor en Cambridge University Press, es quien me animó originalmente a emprender este estudio, y sin su apoyo jamás habría sido escrito. Me hallo, asimismo, en deuda con Philip D. Curtin, quien me brindó la ayuda inicial al enfrentar estas fuentes complejas, y me animó a publicar mis resultados. Stanley Engerman siempre estuvo dispuesto a ayudarme a analizar estos viajes, y a menudo publicamos los resultados conjuntamente, en tanto que David Eltis me ayudó enormemente con sus propios conocimientos enciclopédicos, y contribuyó a mantenerme al tanto con lo último de su proyecto de los viajes negreros. Mi viejo amigo Charles Garland, generosamente, se dio el tiempo de explicarme el funcionamiento de sus naves. Jean Boudriot me ayudó gentilmente a usar sus dibujos, los cuales tenían como base los cuadernos de armado pertenecientes a Mathias Penevert, de la nave negrera "*L'Aurore*", que fuera construida en Nantes en 1784 y que ahora aparece en las ilustraciones de este libro. Me encuentro también en deuda con la cuidadosa lectura que tanto David Eltis como Stanley Engerman hicieron de este manuscrito. En la segunda edición tuve

la ayuda de los cambios sugeridos por Olivier Pétré-Grenouilleau y Francisco Vidal Luna. Por último, dedico este libro a Judy, quien marcó una diferencia profunda en mi vida.

A la segunda edición

Fueron varias las razones por las cuales decidí hacer esta segunda edición. La primera, a casi diez años de antigüedad, es que ha tenido diez reimpresiones y fue bien recibida, no solo en el mundo angloparlante sino que además ha sido traducida y es muy citada en otras lenguas. En segundo lugar, y lo que es más importante, los estudios del tráfico de esclavos prosiguieron con su robusto desarrollo después de publicado este libro, y hay muchas y nuevas investigaciones, tanto de temas tradicionales como de otros más novedosos. Muchos materiales nuevos recientemente quedaron disponibles, incluso en función de la recolección de datos en bruto. La reconstrucción de los viajes supervivientes prosiguió bajo la égida de David Eltis, desde la publicación de nuestro primer CD sobre el tráfico. Este año, una segunda edición completa de la lista de los viajes negreros ha estado disponible gratuitamente en Internet, y tanto los datos sobre la minoría de los viajes para los cuales se cuenta con información completa, así como los nuevos estimados de todas las travesías, proporcionados por este proyecto basado en Emory, nos permiten ahora efectuar un análisis más exacto de la cronología, los orígenes y el destino de la emigración africana transatlántica. Al mismo tiempo, la continua producción de los investigadores europeos —franceses y holandeses en particular— llevó a un análisis nuevo y más profundo de las comunidades esclavistas tradicionales. Los investigadores brasileños examinaron sistemáticamente a los comerciantes participantes por vez primera, e incluso produjeron nuevos estudios detallados del movimiento interno de los africanos recién llegados, desde la costa al interior. Los investigadores africanos tampoco detuvieron su evaluación en curso del impacto que el tráfico tuvo sobre su continente. Por último, los franceses, a su modo tradicional, produjeron también nuevos exámenes del tráfico, los cuales resultaron útiles para compararlos con mi propia lectura de dichos materiales. Yo mismo emprendí nuevas

investigaciones de aspectos más tempranos y posteriores de la trata, lo cual refinó mi comprensión de dichos periodos. La mayor parte de mis investigaciones primarias del tráfico han aparecido en una serie de libros y artículos, y para aquellos estudiosos que deseen examinar y criticar mis fuentes académicas, mis estudios publicados así como la bibliografía respectiva al final del libro les servirá de dirección.

1

El papel de la esclavitud en el desarrollo de Occidente

¿Por qué razón los africanos fueron esclavizados y llevados al Nuevo Mundo? Esta es la pregunta fundamental que enfrenta todo aquel que estudie el tráfico atlántico de esclavos. ¿Por qué motivo fueron ellos los únicos en ser esclavizados, y por qué fue que las colonias americanas necesitaban este tipo de mano de obra? ¿No podría, acaso, América haberse desarrollado sin esclavos? En este capítulo sugiero respuestas a la primera pregunta y en el siguiente examino la naturaleza del mercado laboral americano entre los siglos XV y XIX, con miras a responder la interrogante de por qué razón la esclavitud fue la solución adoptada ante la escasez percibida de trabajadores en el continente americano.

La esclavitud aún existía en Europa en 1492, pero su importancia era limitada. Los Estados europeos, al igual que casi todas las sociedades complejas de la historia universal hasta ese entonces transcurrida, también la habían conocido desde sus más tempranas épocas, y en siglos anteriores ella había sido una institución laboral fundamental. Y, al igual que en la mayoría de tales sociedades, esta institución había involucrado lo que se conoce como la esclavitud doméstica, en la cual la fuerza laboral de la unidad doméstica era extendida gracias al uso de dichos trabajadores. Pero en Europa, los esclavos, en diversos

lugares y momentos, desempeñaron todas las tareas conocidas e incluso conformaron clases y grupos separados, más allá del ámbito de la unidad doméstica. Pocos pueblos, europeos y otros, escaparon a la esclavitud, y casi todas las sociedades les trataron como personas forasteras, desarraigadas y ahistóricas, a las cuales se las retenía en última instancia en contra de su voluntad, mediante la amenaza del uso de la fuerza. Los esclavos, asimismo, fueron la fuerza laboral más móvil con que se contó en todas las sociedades en las que existieron.

Ellos, claro está, no eran únicos, ya fuera en el trabajo que realizaban, ya en la falta de control sobre su propia vida. Los campesinos, siervos e incluso los miembros de clan o parientes se hallaban a menudo bajo condiciones de servidumbre temporal. Al estar los campesinos ligados a la tierra, obligados a efectuar un trabajo no remunerado para las élites no agrícolas, y con frecuencia severamente limitados en cuanto a las gradaciones y reglas de edad dentro de sus propios grupos de parentesco, a menudo era poco lo que distinguía a los esclavos de otros trabajadores, en lo que respecta al trabajo que realizaban o a los derechos que estaban inmediatamente a su disposición. Pero allí donde la esclavitud llegó a ser una institución reconocida e importante, lo que finalmente distinguía a los esclavos de todos los demás trabajadores era la falta de lazos con la familia y la comunidad. En efecto, su carencia de parentela, comunidad y tierras hizo que fueran particularmente deseables en el mundo preindustrial. Los auténticos esclavos eran personas que no tenían los lazos y vínculos comunes incluso a las personas libres más bajas, razón por la cual dependían íntegramente de la voluntad de sus amos. Estos los podían usar a un costo mucho menor que el que tenía cualquier otro grupo laboral de su sociedad.

Si bien muchas sociedades anteriores al siglo XV tenían esclavos, las más de las veces estos solo conformaban una parte menor de la fuerza laboral, y no eran productores cruciales de bienes y servicios para otros. La mayoría de las sociedades complejas dependía del trabajo de los agricultores aldeanos establecidos, y de artesanos especialistas de medio tiempo en manufacturas, que, asimismo, compartían el estatus campesino. Estos dos grupos eran los productores primarios, y los esclavos eran relegados a trabajos muy especializados para

la élite, al servicio doméstico en los mejores hogares, y a veces a empresas estatales muy peligrosas como la minería, a la cual no podían asignarse ni siquiera los campesinos endeudados. A veces los guerreros vencidos eran esclavizados y usados en actividades especiales de obras públicas, pero en la mayoría de las sociedades fueron los campesinos quienes desempeñaron la mayor parte de estas labores.

De este modo, si bien la esclavitud era una institución conocida por muchas sociedades complejas, como sistema de producción industrial o de mercado ella era más bien un fenómeno mucho más restringido. Hoy en día, la mayoría de los estudiosos fecha su origen, en lo que a la sociedad occidental respecta, en los siglos inmediatamente anteriores a la Era cristiana, en las ciudades-Estado griegas y el emergente Imperio romano, y sostienen que para que la esclavitud pasara a ser un factor dominante en la sociedad fue esencial el desarrollo de una importante economía de mercado a escala local e internacional, que una parte significativa de la producción agrícola para el mercado proviniera de productores no campesinos, y que la mano de obra esclava pasase a ser el factor principal de dicha producción. Hoy se asume que, dentro de nuestra memoria histórica, todas estas condiciones se cumplieron solo con los romanos, durante los dos siglos anteriores a la Era cristiana.

La economía de la Grecia clásica de los siglos VI y V a. C., con sus grandes tiendas artesanales que empleaban la mano de obra esclava y producían bienes para un mercado internacional, se distinguía por el uso de este tipo de trabajador, al cual los historiadores posteriormente definirían como desarrollo original de esta institución. Pero la concentración de estos trabajadores en las áreas urbanas, así como su uso limitado en la producción rural, además de otras restricciones de la producción esclava, significaron que el esclavismo griego no sería una institución económicamente tan plenamente desarrollada como la que surgiría en el Imperio romano.

La conquista romana de una parte de la masa terrestre euroasiática mayor que cualquier otro imperio previo creó una gran economía de mercado. Es claro que estas economías ya habían existido antes, del mismo modo que los Estados de conquista anteriores generaron también un gran número de esclavos como botín para las huestes

conquistadoras, pero con los romanos todos estos factores alcanzaron un nuevo nivel de intensidad. Sus enormes ejércitos absorbieron hasta el diez por ciento de la fuerza laboral campesina de Italia, al mismo tiempo que su élite comenzaba a adquirir grandes extensiones de tierra con las utilidades derivadas de la conquista y los gravámenes subsiguientes impuestos a los vencidos. En una época de expansión económica y de una oferta limitada de trabajadores libres, así como de una oferta inicialmente barata de esclavos vencidos, volverse a la mano de obra esclava era algo que resultaba natural. Aunque esta última se fue haciendo más cara a medida que las conquistas perdían impulso, siempre fue una alternativa menos costosa que el pago de salarios lo suficientemente altos como para atraer a los campesinos y hacer que dejaran la agricultura de subsistencia. Es este problema tradicional de mercados en expansión y una oferta laboral limitada, el que crea una condición ideal para que surjan arreglos laborales esclavistas o serviles de otro tipo, siempre y cuando se cuente con un poder político que convierta en siervos a unos pueblos dados, o los esclavice.

El caso romano resulta inusual entre las sociedades preindustriales históricamente documentadas en lo que respecta al tamaño y la importancia, tanto de los principales centros urbanos como de los mercados lejanos. Durante el apogeo del Imperio, hasta el treinta por ciento de la población de la península italiana podría haber sido urbana, y otro diez por ciento habría sido urbano en el resto del Imperio. Alimentar a esta población que no se dedicaba a la agricultura, requería de suministros más abundantes de los que habría sido posible producir con los tradicionales sistemas campesinos. De este modo, el crecimiento de los grandes latifundios trabajados por esclavos, supervisados por mayordomos a nombre de unos terratenientes absentistas, pasó a ser una gran fuerza en el suministro de alimentos para su consumo en el mercado. El alto grado de especialización de la mano de obra, así como las demandas del mercado de bienes de producción masiva para satisfacer el consumo internacional, además del interregional, también incentivaron el trabajo artesanal esclavo.

Por último, el simple tamaño de la fuerza laboral esclava resultaba inusual para las épocas premodernas. Aunque todas las cifras

son especulativas en extremo, se ha calculado que, durante el apogeo del Imperio romano, la población de Italia incluía unos dos a tres millones de esclavos, los cuales representaban entre el 35% y el 40% de la población total. Si bien la agricultura campesina aún era la forma predominante de mano de obra rural, el tamaño de la población esclava significaba que a ella le cabía un papel vital en la mayoría de las empresas productivas. Las cuadrillas de esclavos constituían un rasgo común de la agricultura rural, y a estos se les podía hallar por todo el Imperio, poseídos por la mayoría de las clases de la sociedad. Era, asimismo, evidente que ellos a menudo venían a ser un elemento grande en muchas poblaciones locales, y sus comunidades, bien desarrolladas, parecen haber sido algo común. Esto resultaba particularmente evidente cuando se producían las grandes rebeliones, en las cuales se manifestaba una comunidad de intereses entre ellos no obstante su origen diverso.

Todo esto no quiere decir que los romanos no hayan empleado sirvientes y esclavos domésticos, o que la élite no haya usado a los esclavos en tareas altamente especializadas, papeles estos comunes a todas las sociedades esclavistas. Pero en lo que atañe a la producción de bienes y servicios para el mercado, puede decirse que los romanos crearon un moderno sistema esclavista similar al que se establecería en el hemisferio occidental, entre el siglo XVI y finales del XIX. Es por esta razón, como por el papel histórico que le cupo en los orígenes de las instituciones de la Europa occidental moderna, que el derecho y las costumbres romanas referidas al trabajo esclavo tuvieron tanta importancia para los regímenes esclavistas posteriores al año 1500.

Con su definición del estatus legal de los esclavos, los romanos también influyeron profundamente en tales preceptos legales de las sociedades esclavistas americanas. La principal finalidad del derecho romano era garantizarle el derecho total de propiedad al amo. A todos los esclavos se les negaba el derecho legal a la libertad personal. Pero más allá de esto, la sociedad podía, para sus propios fines, imponerle restricciones a los amos y al poder que ejercían sobre sus esclavos. Otros aspectos fundamentales de la personería jurídica, como el derecho a la propiedad y la seguridad personales, no les estaban negados del todo. Estos derechos podían ser aceptados íntegramente

o en parte, siempre y cuando no impidieran la movilidad de la fuerza laboral esclava. Esta actitud más "humanitaria" a menudo se debía al propio interés de la clase de los amos, que deseaba poder contar con una fuerza laboral estable. Dicha estabilidad podía tener como resultado la restricción de los derechos absolutos del amo en aras de una mayor eficiencia y de la paz social.

La esclavitud romana fue una institución floreciente mientras el Imperio romano sobrevivió. Aunque los esclavos no desaparecieron de Europa hasta bien entrado el periodo moderno, la esclavitud como institución económica fundamental colapsó con las invasiones de los bárbaros, entre los siglos V y VIII d. C. Las mismas razones que habían otorgado su importancia al régimen esclavista anterior explicaban ahora su colapso al finalizar la era imperial. La decadencia de los mercados urbanos, la ruptura del comercio de larga distancia y la creciente autosuficiencia de la agricultura produjeron una situación en la cual el trabajo esclavo ya no era eficiente, y en donde el trabajo agrícola campesino volvió a predominar. La esclavitud se vio reducida cada vez más al ámbito de las tareas de la unidad doméstica y del hogar. En la temprana Edad Media, el retroceso del mercado internacional y las presiones ejercidas sobre la defensa y la seguridad llevaron al surgimiento de una nueva fuerza laboral semiservil con la creación de los siervos, campesinos que sacrificaban parte de su libertad a cambio de la protección de la élite local. Los siervos pronto pasaron a ser la fuerza laboral dominante, desplazando fácilmente a los últimos vestigios del trabajo esclavo en la producción agrícola europea.

Pero la esclavitud misma no desapareció de Europa en ningún momento de este periodo de retroceso y del surgimiento de la servidumbre. Ella mantuvo su importancia entre los pueblos germanos de las fronteras septentrionales, puesto que la guerra continuó creando una oferta de esclavos. En el mundo mediterráneo no cristiano la esclavitud, claro está, vivió en realidad un renacimiento entre los siglos VIII y XIII. La invasión de las islas del Mediterráneo por parte de los musulmanes, y la de España en particular, conllevó el uso cada vez mayor de los esclavos tanto en la agricultura como en la industria. Es más, la existencia de mercados islámicos de esclavos fomentó un activo comercio de cristianos.

Lo que volvió a poner en contacto a los cristianos europeos con el tráfico de esclavos y la producción esclavista fue el renacer del comercio europeo de larga distancia gracias a las primeras cruzadas. Entre los siglos X y XIII, la expansión de genoveses y venecianos en Palestina, Siria, el mar Negro y los Balcanes, juntamente con sus posesiones en las islas del Mediterráneo oriental de Creta y Chipre, fueron otorgándole un nuevo impulso a la esclavitud. En este periodo surgió un vivaz mercado de la población eslava, lo que dio lugar a que se usara el término "eslavo" para definir dicho estatus. Los eslavos, claro está, no fueron el único pueblo en ser esclavizado. En las islas del Mediterráneo oriental, por ejemplo, se podían encontrar esclavos negros a comienzos del siglo XIV, junto con todo tipo de musulmán del norte de África y del Asia Menor, cristianos de Grecia y los Balcanes, y europeos del norte.

Junto con la esclavitud, después del siglo VIII, la agricultura de plantación y la producción de azúcar fueron, asimismo, comunes en ciertas partes del mundo mediterráneo. El azúcar fue introducida en Europa desde el Asia durante las invasiones musulmanas, pero fue la Primera Cruzada, a finales del siglo XI, la que dio a los cristianos la oportunidad de convertirse ellos mismos en productores de este cultivo. Durante los siglos XII y XIII, los Estados cristianos en Palestina comenzaron a producir azúcar con una fuerza laboral mixta, conformada por esclavos, villanos y trabajadores libres. Tras la caída de estas tierras a manos de los turcos al finalizar el siglo XIII, el centro de la producción azucarera se desplazó a Chipre. Aquí los comerciantes italianos y los gobernantes locales usaban trabajadores esclavos y libres para producir azúcar. Chipre, a su vez, fue pronto reemplazado por la colonia veneciana de Creta y luego por Sicilia, que había estado produciendo azúcar para el mercado europeo desde el tardío siglo XI. La producción siciliana alcanzó la preeminencia con la caída de los centros de Palestina y Siria ante los turcos. A finales del siglo XIII y comienzos del XIV, la costa mediterránea de la España musulmana se convirtió en otro importante centro de producción para Europa septentrional y occidental. El avance de la producción azucarera europea alcanzó su punto más occidental en la provincia meridional portuguesa de Algarve, a comienzos del siglo XV. El azúcar

no fue producida en todos estos casos por esclavos, ni tampoco se trató de una fuerza laboral exclusiva de un área en particular. Pero la identificación de la esclavitud con el azúcar ya había quedado bien establecida mucho antes de la conquista de América. Las técnicas de la producción azucarera y la agricultura de plantación esclava, desarrolladas en las islas del Atlántico y posteriormente en el Nuevo Mundo, tuvieron su origen en el Mediterráneo oriental a comienzos de la Edad Media.

Después del siglo VIII, en el continente cristiano europeo, la esclavitud se vio reducida a un arreglo laboral menor, limitado casi exclusivamente a las actividades domésticas. Los esclavos ya no desempeñaban el papel vital que tuvieron en la agricultura europea con los romanos. El lento renacimiento del comercio y de las actividades después del siglo X llevó al incremento en el uso de la tierra y a la colonización, así como al crecimiento subsiguiente de la población campesina, lo que resultó ser más que suficiente para mantener las economías de mercado que se iban desarrollando lentamente. El trabajo esclavo resultaba demasiado costoso en un contexto tal.

Los esclavos únicamente podían comprarse en gran cantidad en el mundo musulmán mediterráneo más avanzado, y fue solo allí que la institución de la esclavitud revivió como un importante factor de producción. Por lo tanto, el único Estado europeo que en esta época tuvo un mercado importante de esclavos fue la España musulmana, la cual fue una importadora significativa de esclavos cristianos entre los siglos VIII y X. Sin embargo, la decadencia de los Estados musulmanes ibéricos llevó a la clausura de este mercado. La conquista subsiguiente de dichos Estados por parte de los cristianos del norte español se tradujo más en la conversión en siervos de los campesinos y artesanos musulmanes capturados que en esclavos. La experiencia de los gobernantes egipcios, que importaron diez mil esclavos varones cristianos al año entre finales del siglo XIII y comienzos del XIV, no fue típica de la Europa cristiana de ese entonces.

Para finales de la Edad Media había varios regímenes esclavistas en Europa, los más importantes de los cuales se hallaban en la región mediterránea. Ningún Estado europeo estaba libre de, al menos, unos cuantos esclavos, pero el uso a gran escala de este tipo

de trabajador en la agricultura y las manufacturas era algo que hacía tiempo había desaparecido. El poder emergente de la economía europea era alimentado ahora por una fuerza laboral campesina en expansión. Aunque las estructuras legales originadas en el derecho romano permanecían intactas en la Europa cristiana, la institución de la esclavitud no era ya una fuerza importante para cuando las primeras carabelas portuguesas arribaron a las costas de Guinea, a comienzos del siglo XV.

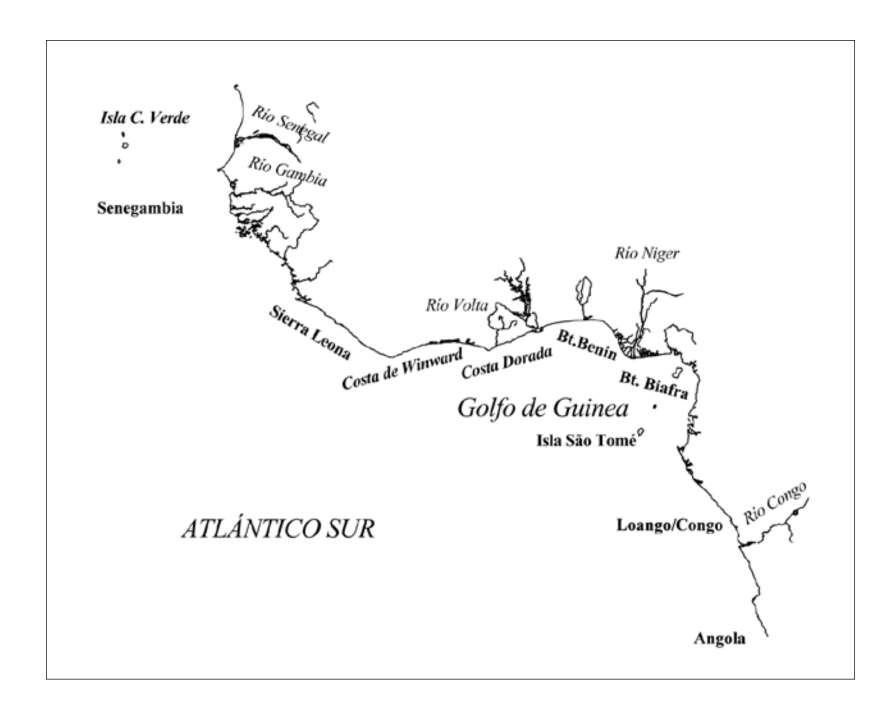
La esclavitud también había existido en el continente africano desde tiempos antiguos. Pero durante el periodo anterior a la apertura del tráfico atlántico de esclavos se trató, al igual que en la Europa medieval cristiana, de una institución relativamente menor. Se la podía encontrar como una institución doméstica en la mayoría de las sociedades más complejas de la región, y es posible que algunos cuantos Estados excepcionales hayan desarrollado formas más industriales de producción esclava. Pero también se podían hallar esclavos africanos fuera de esta región. Al no haber ninguna unidad religiosa o política omnicomprensiva, los numerosos Estados africanos eran libres de comprarlos y venderlos, e incluso de exportarlos a las zonas norafricanas. Las rutas de las caravanas que atravesaban el Sahara habían existido desde que se tiene noticia, y los esclavos formaron parte del comercio de exportación africano al Mediterráneo desde antes de la época romana hasta la época moderna. Pero en el siglo VIII se añadió una nueva dimensión a este tráfico, con la expansión del Islam. A medida que el mundo musulmán se propagaba a la India y por el Mediterráneo oriental, los comerciantes islámicos llegaron a desempeñar un papel cada vez más importante en el tráfico africano de esclavos. Las zonas de frontera de las sabanas subsaharianas, la región del mar Rojo y los puertos de la costa oriental del océano Índico se convirtieron, a su vez, en importantes centros para la expansión de la influencia musulmana. Entre los siglos IX y XV se dio un tráfico internacional de esclavos algo constante, siendo la mayoría de los emigrantes forzados mujeres y niños. Es posible que unas seis grandes, y a menudo entrelazadas, rutas de caravanas, así como otras dos grandes regiones costeras, hayan dado cuenta de entre cinco y diez mil esclavos al año, entre el 800 y 1600 d. C. El norte de África

continuó siendo la ruta primaria, seguida en orden de importancia por el tráfico del mar Rojo y del África oriental.

Las naciones africanas, en su mayoría, continuaron experimentando la esclavitud como una institución menor, dentro de sistemas sociales basados fundamentalmente en el parentesco y los linajes. En dichas sociedades, los esclavos desempeñaban funciones mayormente domésticas e incluso religiosas, siendo desde concubinas hasta víctimas de sacrificios, y efectuando todo tipo de servicio, desde los de guerrero o administrador, hasta el de trabajador agrícola. Pero al igual que en la mayoría de las sociedades donde se les hallaba, los esclavos no tenían una parte crucial en el proceso productivo, el cual quedaba en manos de otras clases. Es más, en estas sociedades su estatus no había sido fijado con tanta precisión, como sí lo estaba en aquellos regímenes dentro de los cuales desempeñaban un papel más vital en la producción. Los hijos de padres libres y madres esclavas a menudo pasaban a ser integrantes libres del grupo de parentesco; los esclavos aculturados de segunda generación ya no quedaban tan sujetos a la venta y al control totalmente arbitrario, asumiendo más derechos y privilegios.

Había, sin embargo, unas cuantas sociedades excepcionales en las cuales la esclavitud era claramente una institución fundamental, donde tenía un papel dominante ya fuera en la vida económica, social, política del Estado local. En muchos de los regímenes limítrofes subsaharianos islamizados, los esclavos eran usados extensamente como soldados, así como mano de obra agrícola a gran escala. Varios de los Estados wólof contaban con agricultores esclavos que producían para el consumo local así como para la exportación. El sistema agrícola de base esclavista más famoso fue el que surgió en el siglo XV en el valle del río Níger, en el Imperio songhay. Las plantaciones irrigadas que contaban con hasta varios millares de esclavos producían trigo, arroz y otros cultivos alimentarios comerciales, los cuales no solo mantenían al ejército del imperio local, sino que eran además vendidos a las caravanas que cruzaban el Sahara. También se usaba a los esclavos en las minas de oro del Sudán occidental, así como en las salinas saharianas. Era igualmente posible encontrar algunos esclavos de plantación en el África oriental, entre los pueblos comerciales

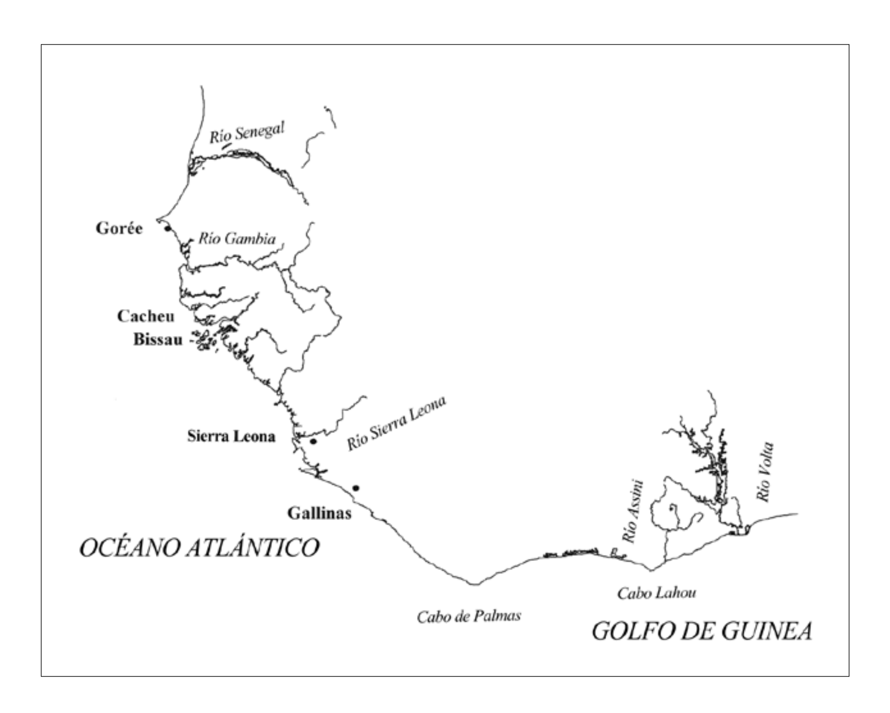
Mapa 1
PRINCIPALES ZONAS DE COMERCIO DE ESCLAVOS DEL ESTE DE ÁFRICA



de la costa, cerca de Malindi y Mombasa, al norte, y en la isla de Madagascar (véanse los mapas 1-4).

Pero estos grandes usos comerciales de los esclavos eran más la excepción que la regla, y la naturaleza cambiante del comercio, la guerra y la ecología en la frontera sahariana significaba que la mayoría de estos Estados islámicos de las sabanas del África occidental eran relativamente transitorios. Ellos se hallaban sujetos a los ataques de los Estados limítrofes no africanos, esto es a la suerte que le cupo al Imperio songhay, destruido por unos invasores procedentes de Marruecos en la década de 1590. Se hallaban, además, dentro de zonas ecológicas inestables, y un severo periodo de sequía usualmente llevaba a la destrucción de la economía y los Estados locales. De este modo, en la época anterior al arribo de los cristianos europeos,

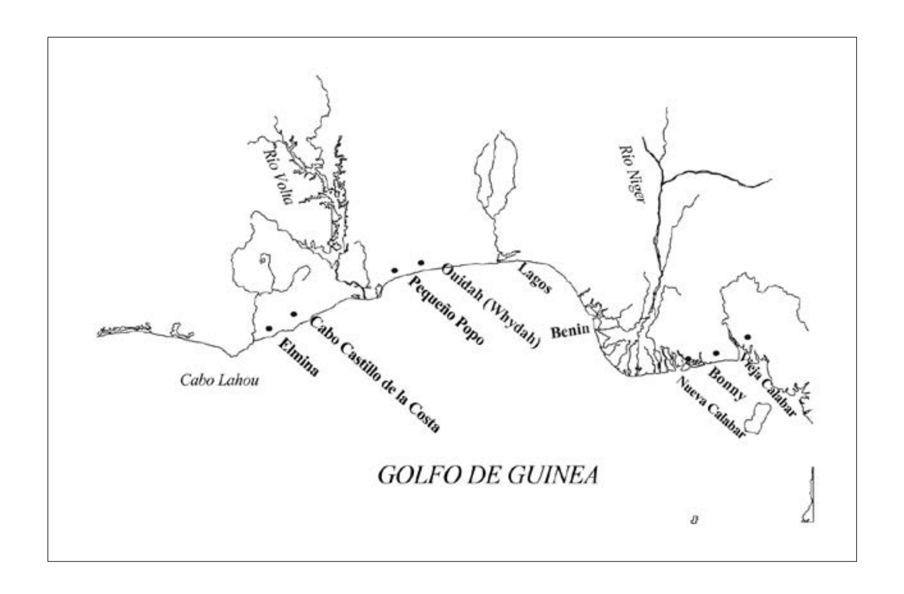
Mapa 2
Principales puertos de comercio de esclavos de Senegambia y Sierra Leona



los grandes regímenes esclavistas fueron relativamente pocos y de longevidad escasa en el África, sobre todo en el oeste.

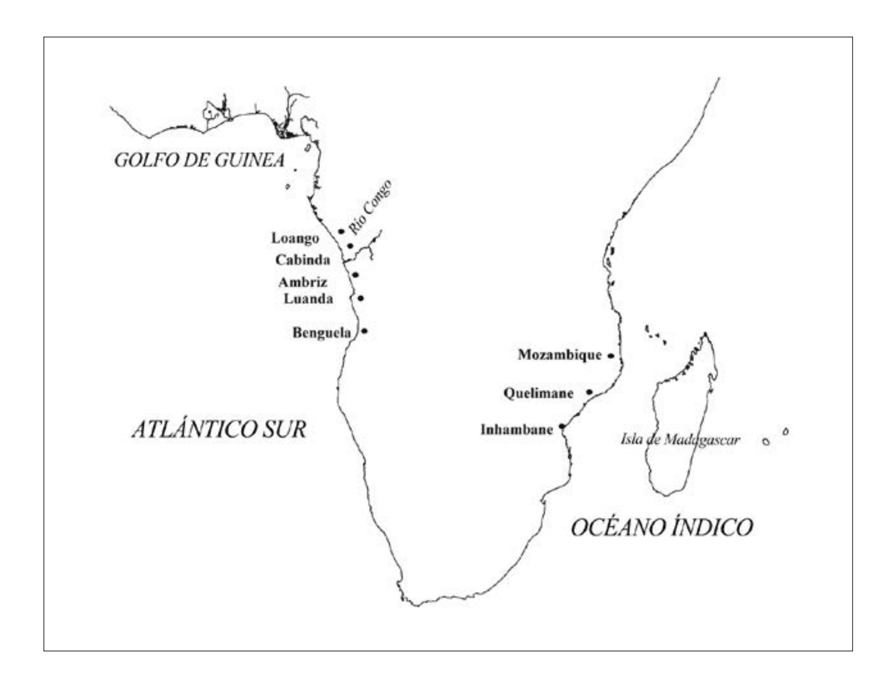
Aunque el uso comercial de esclavos a gran escala era limitado, su uso dentro de la mayoría de las sociedades africanas sí estaba difundido. La existencia de este gran número de esclavos significaba que había unos efervescentes mercado interno y tráfico intracontinental de los mismos. Así, un tráfico esclavista dual surgió mucho antes de la apertura de las rutas que iban del África occidental al Atlántico. Los esclavos eran enviados fuera del África hacia el norte y el este, y en una cantidad constante, al menos seis siglos antes del arribo de los portugueses. Entre 3.500.000 y 10.000.000 de africanos dejaron su hogar durante la época anterior al tráfico atlántico.

Mapa 3
PRINCIPALES PUERTOS DE ESCLAVOS DE LA COSTA DORADA
Y LAS BAHÍAS DE BENÍN Y BIAFRA



Dicho flujo de emigrantes forzados contenía sobre todo muchas más mujeres y niños de lo que sería el caso entre los emigrantes que posteriormente tomaron parte en el tráfico atlántico, y asimismo provenían de regiones que solo se verían afectadas en forma moderada por los movimientos transatlánticos. Al lado de este tráfico esclavista internacional también florecía un comercio interno que satisfizo las necesidades de los Estados africanos locales. Dado el uso abrumador de los esclavos con fines domésticos y sociales, la presión de este comercio se hallaba aún más sesgada hacia las mujeres. En ambos tráficos de largo plazo, todo el sistema de las prácticas de esclavización, desde la guerra declarada y las incursiones efectuadas en contra de enemigos, a la esclavitud judicial y la imposición de impuestos a pueblos dependientes, ya había entrado en uso y sería fácilmente adaptado a las necesidades del tráfico atlántico de esclavos cuando este apareciera a comienzos del siglo XV.

Mapa 4
Principales puertos de esclavos del suroeste y sureste de África



Sin embargo, estos tráficos preatlánticos sí diferían en otros aspectos importantes del comercio europeo. Además de la participación mucho mayor de mujeres y niños, así como de la concentración en los pueblos africanos del norte y el este, ellos fueron menos intensos y tuvieron un impacto más ligero sobre las condiciones locales. Aunque el número de personas transportadas a la fuerza fue impresionante, este comercio de esclavos del África septentrional y oriental anterior al año 1500 aún formaba parte de un nivel de producción y organización social y política, en la cual la trata seguía conformando una parte incidental del gobierno y la organización económica. Cabría, incluso, preguntarse si en este periodo preatlántico la trata interna era más importante que el comercio externo.

El arribo de los exploradores y comerciantes portugueses a la costa africana subsahariana a comienzos del siglo XIV fue, en última

instancia, un nuevo e importante acontecimiento en la historia del comercio de esclavos del África en lo que toca a la intensidad de su desarrollo, las fuentes de sus esclavos y los usos que se darían a estos. Pero en un principio era poco lo que distinguía a los comerciantes portugueses de sus contrapartes musulmanas de las regiones subsahariana y norafricana. El interés portugués se dirigía fundamentalmente al control de las rutas saharianas del norte de África, abriendo una vía desde el mar. Su principal interés era el oro, siendo los esclavos, la pimienta, el marfil y otros productos apenas un interés secundario. E incluso cuando comenzaron a enviar esclavos en 1444, los destinaban a Europa sobre todo para que fueran sirvientes domésticos. Los africanos ya habían llegado a estos destinos a través de las rutas terrestres de caravanas controladas por los musulmanes, de modo que, en esencia, el nuevo tráfico constituía una extensión de patrones anteriores. Los portugueses, inclusive, llevaron a cabo un extenso comercio esclavista a lo largo de la costa africana, principalmente para abastecer el mercado interno de esclavos de este continente a cambio de oro, al cual exportaban entonces a Europa. Su interés por el oro se debía a la creciente escasez de metales preciosos en Europa. La economía europea en expansión venía teniendo una balanza comercial cada vez más negativa con el Asia, y el acceso directo de Europa a los campos auríferos subsaharianos ayudó a pagar dicho tráfico. Fue solo con la introducción de la producción azucarera en las islas del Atlántico, y la apertura del hemisferio occidental a la conquista europea a finales del siglo XV, que se encontró un importante y nuevo uso para los esclavos. Como estos nuevamente pasaron a ser un factor importante en la producción agrícola dentro del contexto europeo, el interés portugués por su tráfico africano se fue desplazando lentamente del oro y el marfil a otro eje de atención que enfatizaba fundamentalmente a los esclavos.

Los portugueses concentraron sus esfuerzos en las regiones de Mauritania, Senegambia y Costa del Oro, y esencialmente se integraron a la red ya existente de comerciantes musulmanes. Los moros habían llevado estas costas a sus propias redes comerciales, y los portugueses las aprovecharon a través de los ríos navegables que se adentraban, en especial los ríos Senegal y Gambia, o mediante el

establecimiento de puestos comerciales en la costa o frente a ella: la isla de Arguin, frente a la costa de Mauritania; las islas de Cabo Verde, en la costa de Senegambia; y las islas de Santo Tomé y Príncipe en el golfo de Guinea. Incluso el establecimiento de San Jorge da Mina (Elmina), en la Costa del Oro en 1481, encaja en esta tendencia. Aunque el tráfico esclavista portugués comenzó lentamente, con unos 800 esclavos tomados anualmente en las décadas de 1450 y 1460, en las dos décadas siguientes creció hasta alcanzar casi los 1500, y a más de 2000 al año en los decenios de 1480 y 1490, de los cuales alrededor de una tercera parte era vendida a los africanos mismos a cambio de oro. Pero después del año 1500 tuvo lugar un gran cambio estructural, al combinarse el asentamiento efectivo del almacén y centro de plantación insular de Santo Tomé, en el golfo de Guinea, y el inicio de unas intensas relaciones comerciales con el reino del Congo después de 1512, lo que por vez primera unió de modo fundamental al África central occidental con el tráfico esclavista atlántico.

Los congoleses se hallaban en el río Congo y no estaban vinculados al tráfico musulmán antes del arribo de los portugueses. El Reino del Congo, asimismo, buscó establecer relaciones estrechas con los portugueses e intentó conseguir el control gubernamental del tráfico. Los portugueses enviaron sacerdotes y consejeros a la corte del rey congolés, y sus representantes fueron colocados en Santo Tomé. Estos cambios tuvieron lugar justo cuando se producían la conquista española de las islas del Caribe y la colonización portuguesa del subcontinente brasileño, abriendo así el mercado americano a los esclavos africanos. El aniquilamiento de los pueblos nativos arahuaco y caribe en las islas caribeñas, la primera gran zona de ocupación europea, estimuló la temprana experimentación con la mano de obra africana, llevada inicialmente ya en la década de 1520 a las islas de las Indias Occidentales, desde Santo Tomé, por mercaderes portugueses y genoveses ocasionales.

Todos estos cambios tuvieron una respuesta inmediata en el tremendo crecimiento del comercio de esclavos portugués. De promediar apenas por encima del millar al año en la década de 1490, para la de 1510 el volumen del tráfico superaba los 3000 esclavos al año, y después de la década de 1530 estos eran enviados directamente

a América desde la isla-almacén de Santo Tomé, frente a la costa africana. Esto último marcó un gran giro en las fuentes de esclavos africanos del continente americano. Los negros aculturados y cristianizados de la Península Ibérica habían sido de los primeros africanos a los que se forzó a atravesar el Atlántico. Ahora eran los llamados "bozales", que no eran cristianos ni hablaban lenguas romances, quienes eran llevados directamente desde el África y conformaban la abrumadora mayoría de los esclavos enviados al Nuevo Mundo.

Otro cambio fundamental se produjo en la década de 1560, a resultas de unos acontecimientos internos en África. Las hostiles invasiones africanas del Reino del Congo llevaron al respaldo militar directo prestado por Portugal al régimen, y finalmente al establecimiento, en 1576, de un asentamiento permanente en la margen meridional del reino, en el puerto de Luanda. Con el surgimiento de este puerto llegó la decadencia de Santo Tomé como centro comercial, pues ahora los esclavos eran remitidos directamente a América desde la costa de tierra firme, y de la región que durante los siguientes tres siglos habría de brindarle a América más esclavos que ninguna otra zona del África. Para 1600, el tráfico esclavista atlántico finalmente superaría en volumen total al comercio de exportación del África septentrional y oriental, aunque no sería sino hasta 1700 que los esclavos, finalmente, superarían en valor a todas las demás exportaciones procedentes de este continente.

Así como el inicio del tráfico esclavista portugués había complementado un sistema comercial tradicional, así también el primer uso que los europeos hicieron del comercio atlántico de esclavos africanos fue en actividades tradicionales. Durante la primera mitad del siglo XVII, las naves esclavistas europeas que surcaban la costa atlántica del África transportaban a sus esclavos a la Península Ibérica. Los puertos de Lisboa y Sevilla fueron los centros de un floreciente tráfico de esclavos africanos, y era a partir de dichos centros que estos fueron ampliamente distribuidos por todo el Mediterráneo occidental. Aunque los africanos rápidamente se convirtieron en el grupo dominante dentro de las comunidades políglotas de esclavos de las principales ciudades de la región, ellos jamás conformaron la fuerza laboral predominante de las economías locales. Los esclavos

africanos no representaban más del 15% de la población como máximo, incluso en las ciudades costeras meridionales de Portugal, donde eran más numerosos, en tanto que en otras ciudades portuarias castellanas y portuguesas usualmente no pasaban del 10%. Al arribar a comunidades en donde la esclavitud era una institución que ya se hallaba en funcionamiento, y en donde los campesinos libres eran numerosos, los africanos fueron usados en forma nada distinta de los esclavos musulmanes que les precedieron y coexistieron con ellos. Los africanos esclavos y libertos se encontraban principalmente en centros urbanos, y trabajaban sobre todo en el servicio doméstico. También se les podía encontrar en las principales ocupaciones calificadas y no calificadas, aunque no en número significativo. Para los esclavos africanos había, incluso, algunas ocupaciones nuevas e inusuales, como la de marineros a bordo de naves, esclavistas o no, que comerciaban con África, ocupación esta que persistió hasta el siglo XIX. Pero dichas actividades no fueron de importancia fundamental para las economías europeas.

Incluso los amos europeos más acaudalados solo poseían unos cuantos esclavos, y un propietario de quince esclavos africanos en el Portugal quinientista era considerado algo sumamente inusual. Aunque los propietarios de esclavos eran aristócratas, instituciones y profesionales acaudalados, muchos de los cuales asimismo eran grandes terratenientes, rara vez los emplearon en la agricultura. En ocasiones se les podía hallar en ocupaciones rurales, pero jamás como un elemento significativo de la fuerza agrícola local. Dado su alto coste y la disponibilidad de una mano de obra campesina barata, los esclavos africanos no desempeñarían un papel significativo en la producción de artículos de primera necesidad en la Europa continental, de modo tal que en los siglos XV y XVI no surgiría allí un sistema esclavista, tal como lo definiera el modelo clásico romano.

La esclavitud africana que evolucionó en la Europa de la temprana Edad Moderna se fusionó con un sistema esclavista ya existente, adaptó instituciones cristianas tradicionales a los africanos que no eran ni cristianos ni musulmanes. A medida que los grupos moros y otros iban muriendo y que los africanos pasaban a ser los esclavos predominantes, instituciones locales tales como las cofradías

comenzaron a subrayar una orientación más africana para con la comunidad de esclavos. En la ciudad de Sevilla se asignaron días festivos especiales a las organizaciones católicas laicas africanas, y se las podía encontrar en todos los pueblos europeos en donde los negros conformaban un grupo significativo. Para finales del siglo XVI había ya surgido una población de color libre. Hacia la década de 1630, la ciudad de Lisboa contaba con un estimado de 15.000 esclavos y una comunidad establecida de unas 2000 personas de color libres.

Los esclavos africanos adoptaron rápidamente la cultura, la lengua y la religión de sus amos, dada su integración relativamente fácil a un sistema ya en funcionamiento, porque se les tenía en pequeños grupos y jamás llegaron a conformar la mayoría de la población local. Su integración a la sociedad dominante fue tan rápida que se les llamó esclavos africanos ladinos o "europeizados", para distinguirles así de los "bozales" (los que no estaban europeizados). Estos esclavos ladinos fueron los que acompañaron a sus amos en los viajes de descubrimiento y conquista de las islas del Atlántico y del Nuevo Mundo, y fueron ellos los primeros pobladores negros de América.

Mas no obstante su emigración temprana y el importante papel que desempeñaron en el establecimiento de normas legales, sociales y culturales para los africanos que les siguieron, los esclavos africanos europeizados no fueron los que se usaron para establecer el nuevo papel económico de la mano de obra esclava europea. Los africanos llevados directamente a las islas antes despobladas del Atlántico a partir de la primera mitad del siglo XV fueron quienes definieron el nuevo modelo del trabajo esclavo afroamericano. Su uso por parte de los europeos en las plantaciones surgió, no en la Europa continental con sus esclavos ladinos, sino en estas islas del Atlántico.

Al mismo tiempo que Portugal iba abriendo la costa africana a la penetración europea, sus exploradores y marineros competían también con los españoles en la colonización de las islas del Atlántico oriental. Para mediados del siglo XV, los portugueses estaban desarrollando las despobladas islas Azores, Madeira, de Cabo Verde y Santo Tomé, en tanto que los españoles conquistaban las previamente deshabitadas islas Canarias en la última década del siglo. Algunas de estas islas resultaron ser ideales para el cultivo del azúcar, y los

mercaderes italianos no se demoraron en introducir las más recientes técnicas de producción azucarera del Mediterráneo. Tras mucha experimentación, las islas con la producción más importante de azúcar resultaron ser Madeira, las Canarias y Santo Tomé. Este cultivo había pasado a ser el producto principal de la isla de Madeira para mediados del siglo XV, y para finales de esta centuria ella era el productor más grande de Europa. Los portugueses importaron como esclavos a los guanches —los nativos de Canarias— junto con los africanos, y para finales de la década de 1450 el azúcar de Madeira era vendida en los mercados de Londres y del continente. Para el decenio de 1490, la producción para la exportación estaba alcanzando un máximo de casi 1500 toneladas de azúcar al año. Las unidades productivas eran relativamente pequeñas dada la naturaleza aterrazada de las haciendas azucareras, y la mano de obra combinaba esclavos africanos con trabajadores libres asalariados, en tanto que los trapiches seguían utilizando la tecnología mediterránea tradicional. En general, esta seguía siendo una operación de escala relativamente pequeña, en comparación con la que surgió en América en el siglo XVI.

Madeira estaba en decadencia para la década de 1530 y había quedado superada por la competencia. Las islas Canarias iniciaron la producción en el decenio de 1480 y probablemente la habían superado ya en el de 1540. Al igual que en Madeira, aquí se emplearon nativos guanches como esclavos, junto con moros españoles y africanos, y tanto en las plantaciones como en los trapiches surgió una mano de obra mixta: esclava y libre. Y también, igual que en dicha isla, los altos costes de montar un trapiche significaron que había más productores de azúcar que propietarios de ingenios, con lo cual surgió un grupo intermedio de plantadores de pequeña escala que trabajaban para los más grandes y ricos propietarios de trapiches.

La última isla atlántica en cultivar azúcar, y la que más dependería de la mano de obra esclava, fue la de Santo Tomé, en el golfo de Guinea. Esta sería la isla del Atlántico más cercana a la que habría de ser la norma americana en lo que toca al tamaño de la plantación, la naturaleza universal del trabajo esclavo y las técnicas de producción. Para mediados del siglo XVI, unos sesenta trapiches producían más de dos mil toneladas al año en la isla, y había unos cinco mil a

seis mil esclavos de plantación, todos ellos africanos. La competencia americana, las invasiones holandesas y una serie de grandes revueltas de esclavos africanos eventualmente destruirían la industria azucarera local. Sin embargo, la isla mantuvo su papel cada vez más importante como centro de transferencia y de aprovisionamiento del tráfico esclavista. Un estimado sugiere que para mediados del siglo XVI unos 5000 a 6000 africanos en promedio eran retenidos en corrales, en espera de su transporte a Europa y América.

De este modo, todas las islas azucareras vivieron un ciclo algo intenso de auge y caída, que rara vez duró más de un siglo. Pero ellas abrieron un gran mercado para el consumo del azúcar en Europa, y proporcionaron gran parte de los patrones laborales y de la organización técnica que serían introducidos en el Nuevo Mundo. Los africanos que no eran cristianos ni estaban europeizados, importados directamente desde la costa africana, fueron puestos a trabajar en las haciendas rurales de estas islas. La esclavitud urbana y doméstica era una ocupación menor y los esclavos, en particular los de Santo Tomé, fueron tenidos en concentraciones extremadamente grandes para los estándares de la época. La mayoría de los elementos del sistema de plantaciones del Nuevo Mundo estaban bien establecidos, y en él, el pequeño número de acaudalados propietarios de trapiches se hallaba en la cima de la jerarquía, concentrando así la mayoría de las tierras y de los esclavos o trabajadores, seguidos por una capa intermedia de plantadores europeos que poseían esclavos y campos azucareros, pero que eran demasiado pobres como para ser trapicheros por derecho propio. Apenas si había una población de campesinos pobres europeos y solo las operaciones administrativas y de molienda calificadas estaban abiertas a los blancos que no poseían esclavos. La capa más baja constaba de la masa de esclavos negros, que conformaban tanto la mayoría de la fuerza laboral como de la población total. Así, el sistema de plantación esclavista americano había nacido mucho antes del transplante masivo de africanos a través del Atlántico.

Pero incluso si la esclavitud estaba asociada con el azúcar y los africanos eran ya los esclavos más comunes de Europa, ¿por qué razón las colonias no podrían haber sido pobladas por otros tipos de trabajadores provenientes de las naciones colonizadoras? La respuesta a

esta interrogante yace en un análisis del mercado laboral dentro de la misma Europa. El tardío siglo XV y el temprano XVI abarcaron un periodo de rápido crecimiento económico en Europa occidental, cuya población seguía creciendo con relativa lentitud desde finales de la peste negra, en el siglo XIV. De este modo, la mayoría de los Estados sentía que su población seguía siendo demasiado pequeña como para desarrollar su economía, en tanto que el alza de los salarios reflejaba la creciente estrechez de los mercados laborales locales. Los campesinos que acababan de ser liberados de la servidumbre recién estaban ingresando a la vida urbana, además de colonizando gran parte de las fronteras internas abiertas de Europa, donde la tierra aún era relativamente barata. Es más, la decadencia de los Estados del Mediterráneo oriental y el surgimiento de las comunidades comerciales del Atlántico y el Mediterráneo occidental brindaron unas oportunidades económicas y sociales sin precedentes en la misma Europa. Por último, la formación de grandes instituciones militares profesionales debido a la extensa guerra con los Estados islámicos en el Mediterráneo, así como los crecientes conflictos en Europa originados por el surgimiento del movimiento cismático protestante dentro de la cristiandad europea occidental, drenaron también la mano de obra local. A estos atractivos y limitaciones locales se sumaban los altos costes y la inseguridad de los viajes al Nuevo Mundo. Los castellanos estaban igual de atraídos por los destinos europeos como por los americanos; no obstante el atractivo singular de la abundancia de metales preciosos, la mayoría, en efecto, permaneció en casa. Relativamente pocos castellanos, y aun menos portugueses, viajaron al Nuevo Mundo.

De este modo, el gasto de atraer trabajadores europeos al continente americano era demasiado alto, para todo fin práctico, como para poner en marcha una gran colonización en las tierras a disposición de la mayoría de las potencias colonizadoras europeas, en especial de las que llegaron después de España y Portugal. Los esclavos fueron considerados esenciales para el desarrollo de sus centros urbanos incluso por los iberos, y los africanos rápidamente conformaron la mitad o más de sus poblaciones urbanas. Como los trabajadores libres eran demasiado costosos, una mano de obra importada podría tomar su lugar si era lo suficientemente barata. En el contexto africano y

europeo de finales del siglo XV, los africanos eran quienes podían ser comprados y transportados a un precio que estaba dentro de la capacidad de pago de las potencias colonizadoras americanas, y aun así sacar una utilidad de sus colonias.

Quedaba, claro está, la posibilidad de usar a los indios americanos como trabajadores para que produjeran los cultivos y otros bienes de exportación que pagaran la colonización efectiva de América. Pero como mostraré en el siguiente capítulo, el uso de esta población nativa perpetuamente decreciente presentaba una serie de constreñimientos y limitaciones, lo que mantuvo a América en un estado de constante escasez laboral. El creciente consumo europeo de productos americanos cada vez más populares, así como la desesperada corrida de parte de todos los europeos para aprovechar dicha demanda colonizando la abierta frontera americana, aseguraron que la importación masiva de esclavos africanos sea la única fuente viable y consistente —en el largo plazo— de mano de obra para sus colonias en el Nuevo Mundo.

2

La demanda laboral americana de mano de obra

La conquista europea del hemisferio americano no aseguró automáticamente la expansión de la mano de obra esclava africana al Nuevo Mundo. En Europa y las islas del Atlántico, los africanos seguían conformando una parte relativamente menor de la fuerza laboral europea, y ni siquiera la producción de azúcar se hallaba íntegramente en manos de esclavos negros. Al mismo tiempo, la existencia de unos 20.000.000 a 25.000.000 de indios americanos conquistados permitía suponer que los europeos contarían con una oferta abundante de mano de obra para la explotación de sus nuevas colonias. La misma Europa venía experimentando un gran crecimiento demográfico en el siglo XVI, de modo que, probablemente. podría depender de la emigración de sus poblaciones campesina y urbana más pobres para satisfacer sus necesidades laborales americanas. Y, sin embargo, en el transcurso de los siguientes cinco siglos, América se convertiría en un gran mercado para unos nueve a diez millones de esclavos africanos, no obstante contar con estas ofertas laborales alternativas, y sería en el Nuevo Mundo que la esclavitud africana florecería más bajo el mando europeo.

Es por ello esencial que, antes de examinar la historia de la emigración africana forzada a América, entendamos primero por qué

razón los europeos se volvieron hacia los africanos para poblar sus minas, factorías y granjas en tal número. Se ha escrito mucho acerca de la relativa "otredad" de los africanos con respecto a los europeos septentrionales, o lo ajena que les era la cultura africana. Pero el contacto de larga duración del Mediterráneo con los africanos desde, al menos, la época de la civilización egipcia hace que dudemos de la importancia de este fenómeno. Además, la extensa historia de los europeos esclavizándose mutuamente sugeriría que a finales del siglo XV no había en la mente europea nada de especial en lo que respecta a los africanos y la esclavitud. Por último, detrás de la compra de esclavos en la costa africana del Atlántico sur no yacía ninguna necesidad especial de los mismos en la economía europea que actuara como fuerza impulsora. Resulta incuestionable que lo que más influyó en el crecimiento del tráfico esclavista atlántico fueron las condiciones del mercado laboral americano.

Inicialmente pareció que los pocos miles de conquistadores iberos se volverían hacia la esclavitud indígena, como la principal forma de mano de obra en América. Los primeros españoles y portugueses, que ya empleaban la mano de obra esclavizada de africanos, musulmanes y guanches (los nativos de las islas Canarias) en Europa y las islas del Atlántico, se dedicaron de inmediato a esclavizar a todos los indios americanos a los cuales lograban hallar y retener. Pero debido a una serie de razones políticas, culturales y religiosas, el gobierno español eventualmente se pronunció en contra de la esclavitud permanente de los indios americanos. España acababa de poner fin a la servidumbre y a otras formas de arreglos laborales semilibres, y estaba ahora comprometida con el principio del trabajo libre asalariado.

Los españoles, asimismo, encontraron unos poderosos imperios de base campesina en Mesoamérica y los Andes, los cuales podían ser explotados eficazmente sin necesidad de destruir sus sistemas políticos y sociales. El uso de la nobleza indígena tradicional para controlar el trabajo del campesinado indio, así como de impuestos laborales y arreglos de trabajo comunal precolombinos para forzarles a ingresar al mercado, mostraron ser una forma eficiente con que explotar a los trabajadores amerindios, además del mecanismo usual del salario. Por último, el compromiso con una misión evangelizadora

y las dudas en torno a la legitimidad de la esclavización de los cristianos hicieron que la Corona española aceptara la autonomía del indio americano y los principios de un mercado laboral libre.

En el caso de los portugueses había menos constreñimientos metropolitanos a la esclavización de los indígenas. Además, la debilidad de los sistemas políticos de los grupos indios tupí-guaraníes, a los que conquistaron en el litoral brasileño, así como su inexperiencia con el trabajo campesino sistemático, hicieron que resultaran menos fáciles de explotar a través de arreglos laborales no coercitivos. Aunque los portugueses inicialmente contaban con una gran reserva de indios a los que explotar, quienes se adaptaron sin reservas al trabajo esclavo indio, dicha mano de obra, con el tiempo, resultaría ser muy poco confiable, además de costosa, como para asegurar la fuerza laboral agrícola que necesitaban para conservar la viabilidad económica de su colonia americana.

Así, por múltiples razones económicas, políticas e incluso religiosas, los iberos fueron abandonando la posibilidad de la esclavitud india. ¿Pero qué habría de impedirles explotar a su propio campesinado y pobres urbanos? Después de todo, España tenía una población de más de siete millones de personas en la década de 1540, a lo que sumó otro millón para 1600. Pero dicha población creció en un periodo de gran expansión económica y política. España tenía el control sobre un vasto imperio europeo y americano, viendo un tremendo crecimiento de sus ciudades, duplicando Sevilla su población a más de 110.000 habitantes y erigiéndose nuevos centros urbanos como Madrid. La agricultura también floreció durante este siglo imperial, mantenida por una fuerza laboral asalariada libre. Por último, el establecimiento de ejércitos profesionales españoles con dedicación exclusiva en otros Estados europeos garantizó una última gran área de empleo. Todo esto creó gran demanda de mano de obra hispana dentro de España y de sus muy extensas posesiones europeas. De este modo, los salarios de los trabajadores españoles en Europa eran lo suficientemente elevados como para hacer que la emigración masiva a América resultara una operación demasiado costosa.

La situación era aún más difícil para los portugueses. Con una población de menos de un millón de personas, Portugal estaba

agotando sus recursos asignando personal al vasto imperio comercial africano y asiático que acababa de crear. La demanda de trabajadores era tan alta y los salarios tan remunerados que no fue posible recurrir a ningún grupo de mano de obra ibera barata para las tierras inicialmente pobres del Brasil. Como las maderas usadas como tinte eran su única exportación importante, en comparación con el oro, los esclavos, el marfil y las especias del África y Asia, la América portuguesa venía a ser una propuesta muy poco interesante en los mercados de mano de obra europeos.

Esto solo dejó a los europeos las masas de campesinos indios libres americanos como posible fuerza de trabajo. En Mesoamérica y en los Andes meridionales de las costas del Pacífico, la existencia de sociedades campesinas establecidas siglos atrás inicialmente brindó a los españoles la capacidad de explotar a la mano de obra local para cubrir sus necesidades. Como los metales preciosos constituyeron la primera exportación exitosa, y dado que la tecnología minera se hallaba sumamente desarrollada en la sociedad amerindia, resultó relativamente fácil crear una fuerza laboral minera con nativos americanos. En México y Perú se logró atraer un gran número de trabajadores indios a las ricas minas de plata mediante el incentivo del trabajo asalariado. Para abastecer con alimentos a las minas y a las ciudades hispanas en desarrollo, los españoles pudieron, asimismo, emplear una combinación de trabajo forzado junto con incentivos laborales e impuestos discriminatorios, para así imponer una reorganización fundamental de la agricultura amerindia. Los españoles adaptaron muchos de los alimentos americanos a su propia dieta, pero también tuvieron éxito en lograr que los indios produjeran trigo y otros cultivos tradicionales europeos para satisfacer sus necesidades.

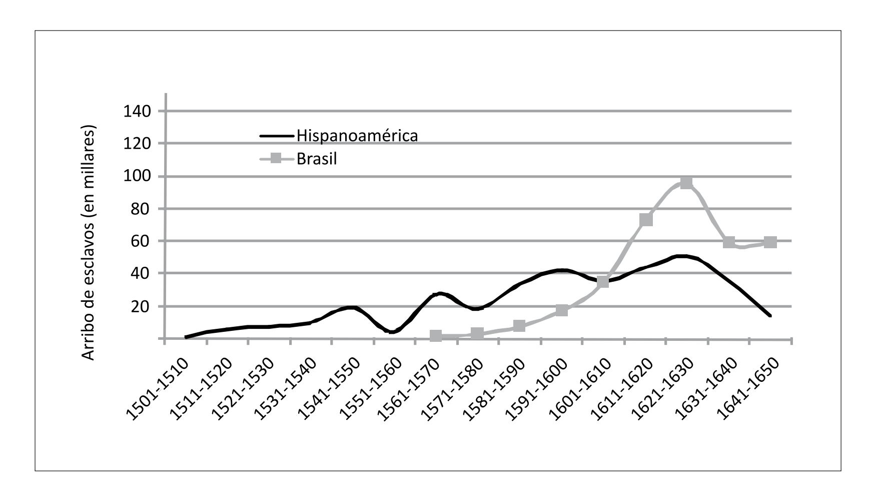
En las provincias centrales del imperio español en América, la necesidad de contar con trabajadores europeos o africanos era relativamente limitada. Pero incluso en esta situación, la mejor posible para los europeos, lentamente se advirtió que era necesario contar con una mano de obra alternativa. Las enfermedades del Viejo Mundo eran particularmente virulentas entre los indios de las zonas costeras, las cuales pronto quedaron despobladas, y también afectaban de modo severo a los pobladores de las áreas campesinas en las

sierras. Además, las regiones ubicadas fuera de las principales áreas campesinas pronto se vieron despobladas de sus indios cazadores y recolectores, y la creación de misiones en estas zonas tampoco logró aculturar una mano de obra suficiente como para el desarrollo de grandes cultivos exportables. Dada su excelente oferta de metales preciosos y una balanza comercial positiva con Europa, los españoles podían darse el lujo de experimentar en América con la importación de esclavos africanos para llenar las regiones abandonadas por los trabajadores amerindios. También podían usar a dichos esclavos para compensar la carencia de una fuerza laboral urbana pobre entre los españoles de las nuevas ciudades virreinales de América. Encontraron así que estos esclavos eran útiles por la misma razón que eran trabajadores sin parientes y totalmente móviles. A los indios se les podía explotar sistemáticamente, pero no podían ser retirados de sus tierras de modo permanente. Al ser el grupo cultural dominante, eran asimismo relativamente impermeables a las normas de comportamiento españolas y europeas. Los africanos, en cambio, provenían de múltiples grupos lingüísticos y solo tenían en común las lenguas europeas, de modo que se vieron forzados a adaptarse a las normas de Europa. Así, fueron ellos, y no un grupo barato de trabajadores europeos, los que sumaron una fuerza importante a la pequeña sociedad urbana europea que dominaba a las masas de campesinos indios americanos.

De este modo, hasta las primeras décadas del siglo XVII, el tráfico esclavista atlántico hacia América sería fundamentalmente un comercio con las colonias españolas del Nuevo Mundo. Se calcula que, hasta el decenio de 1620, los esclavos arribados se dirigieron predominantemente a Hispanoamérica (véanse el gráfico 2.1 y el apéndice, cuadro A.2). Estos esclavos arribados a las colonias de Hispanoamérica representaron un estimado de 76% de los aproximadamente 270.000 africanos llegados a América para 1609.

La experiencia portuguesa con sus trabajadores indios fue menos exitosa. Los pocos cientos de miles de indios conquistados por ellos en las costas del Brasil distaban mucho de los millones de indios que los españoles controlaban. Aquellos eran menos adaptables al trabajo agrícola sistemático, y aun más altamente susceptibles a

Gráfico 2.1
Movimiento comparativo de esclavos africanos a puertos hispanoamericanos y lusoamericanos por décadas 1501-1650



Fuente: Base de datos de Emory, estimados consultados el 14 de septiembre de 2009.

las enfermedades europeas. Su número disminuyó a medida que la economía local se expandía, y con esta caída vino una disminución en su eficiencia y utilidad relativas. Dado que los portugueses ya contaban con una extensa experiencia con esclavos africanos en sus islas atlánticas, y puesto que ya tenían un fácil acceso a los mercados laborales del África, su giro hacia los trabajadores africanos, una vez que decidieron explotar plenamente su colonia, se vio condicionado solo por la disponibilidad de capital con que efectuar las importaciones. Para el año 1600, las plantaciones del noreste, que inicialmente tuvieron como base el trabajo de indios esclavos, estaban produciendo ya lo suficiente como para iniciar una importación masiva de esclavos. Así, para la primera década del siglo, el número de esclavos africanos llegados al Brasil era igual al que arribó a Hispanoamérica, y para 1610 ya habían superado en importancia a esta última zona. Para el año 1650 Brasil había absorbido unos 350.000 esclavos. Aunque este

país predominó como la región de arribo de los esclavos africanos, jamás alcanzó más del 65% de todos los llegados a América (y esto en la década de 1620) puesto que Hispanoamérica mantuvo su constante absorción de tales inmigrantes. De este modo, si bien la primera mitad del siglo XVII vio al Brasil como la zona dominante en lo que a los arribos respecta, en total se estima que la América española logró absorber unos 349.000 esclavos africanos hacia 1650.

Los europeos septentrionales que siguieron a los iberos a América unas cuantas décadas después del descubrimiento tenían menos indios que explotar que los portugueses y no lograron desarrollar una extensa fuerza laboral indígena esclava, y mucho menos los complejos arreglos para la mano de obra indígena libre diseñados por los españoles. Tampoco tenían acceso a metales preciosos con que pagar la mano de obra esclava importada. Pero, a diferencia de los iberos del siglo XVI, sí tenían acceso a un grupo de trabajadores europeos más baratos y más dispuestos al cual explotar, en especial durante el periodo de crisis en el siglo XVII.

Pero incluso con estos trabajadores europeos disponibles, los campesinos y pobres de las urbes no podían costearse el viaje a América, de modo tal que el pago de dicha travesía vendiendo su trabajo a los empleadores americanos mediante contratos (*indentured contracts*),[1] pasó a ser la principal forma de colonización durante el primer medio siglo de colonización americana por parte de los europeos del norte. Los ingleses y los franceses fueron los principales usuarios de este tipo de trabajadores contratados, para lo cual contaron con personas que enfrentaban bajos salarios dentro de la economía europea. Pero el final de la crisis del siglo XVII en Europa, y en particular el rápido crecimiento de la economía inglesa durante el último cuarto del siglo, generaron un floreciente mercado laboral europeo, y en consecuencia un alza en el coste de los trabajadores contratados. Al hacerse estos demasiado costosos y no tener acceso a trabajadores o

---

1. A lo largo del libro, cuando se hable de trabajadores contratados se refiere siempre a los que tenían un contrato (*indenture*) que les obligaba a trabajar para una persona específica por un lapso dado. *N. del T.*

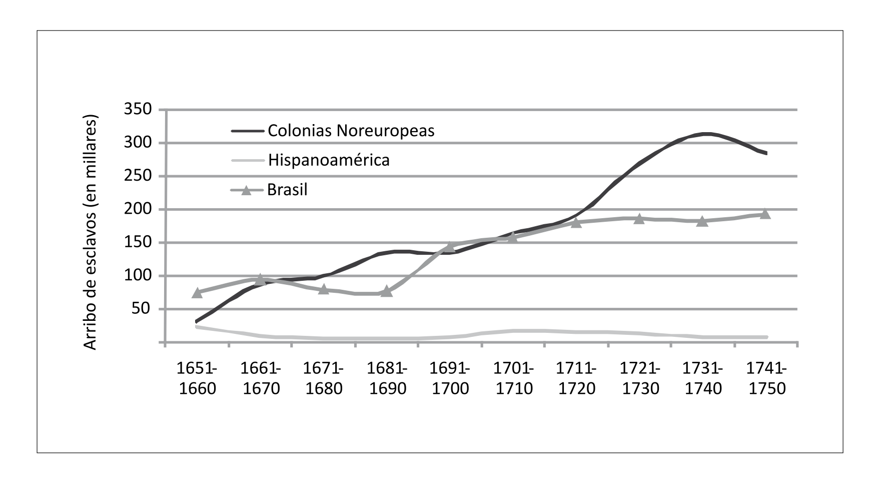
esclavos indios, resultaba inevitable que ingleses y franceses también se volvieran ahora a los esclavos africanos, especialmente luego de descubrir que el azúcar era uno de los pocos cultivos que podía exportarse rentablemente al mercado europeo a escala masiva.

De este modo, los esclavos africanos, no obstante su costo inicialmente más alto, se convirtieron finalmente en la fuerza laboral más deseada por los europeos para desarrollar sus industrias de exportación americanas. El hecho de que los africanos constituyeran para ese entonces los esclavos más baratos disponibles se debía a la apertura de la costa occidental africana por parte de los portugueses. Las relaciones comerciales entre el África Occidental y Europa eran ahora algo común y barato, gracias a la exportación constante de oro y marfil de dicha zona y al desarrollo del enorme imperio comercial asiático del Portugal. Para el siglo XVI, los africanos occidentales llevados por mar ya habían reemplazado a todos los demás grupos étnicos y religiosos en los mercados de esclavos europeos. Aunque los iberos inicialmente esclavizaron a los isleños de las Canarias, estos fueron liberados posteriormente, al igual que los pocos indios llevados desde América. Los musulmanes, a los cuales se había esclavizado durante siglos, ya no eran importantes, puesto que habían desaparecido de la Península Ibérica y además habían quedado unidos poderosamente bajo el control turco de África del norte. El dominio de los turcos en el Mediterráneo oriental, de igual manera, cerró las tradicionales fuentes de esclavos balcánicos y eslavos. Serían entonces los africanos a quienes se llegaría a definir casi exclusivamente como los trabajadores esclavos disponibles en el siglo XVI, dada la creciente eficiencia de los negreros atlánticos, la confiabilidad de la oferta africana de esclavos y la estabilidad de los precios.

Aunque las importaciones efectuadas a Brasil e Hispanoamérica permanecieron constantes hasta bien entrado el siglo XVIII, fueron las nuevas colonias francesas e inglesas en las islas y tierra firme las que comenzaron a absorber al grueso de los esclavos arribados a América. Para la década de 1720, las colonias ibéricas absorbían menos de la mitad de ellos, en tanto que para ese entonces las colonias noreuropeas daban cuenta de aproximadamente el 58% de todos los africanos llegados al Nuevo Mundo (véase el gráfico 2.2).

Gráfico 2.2

Movimiento comparativo de esclavos africanos a puertos coloniales americanos españoles, portugueses y noreuropeos por década, 1651-1750



Fuente: Base de datos de Emory, estimados consultados el 14 de septiembre de 2009.

Con su rápida conquista del centro americano y la enorme riqueza que ello generó, los españoles pasaron a ser los primeros europeos que contaban con el capital necesario para importar esclavos, y los años iniciales del tráfico atlántico los llevaron fundamentalmente a México y Perú. Si bien la importancia relativa de los esclavos africanos disminuyó en Hispanoamérica durante los siglos XVI y XVII, la emigración africana a dichas regiones no fue insignificante y comenzó con las primeras conquistas. Cortés y sus diversos ejércitos tenían consigo varios centenares de esclavos cuando conquistaron México en la década de 1520, en tanto que casi dos mil esclavos formaron parte de las huestes de Pizarro y Almagro durante su conquista del Perú en la década de 1530, así como en sus posteriores guerras civiles del siguiente decenio. Aunque los indios dominaban la vida rural en todos lados, los españoles encontraron que su necesidad de esclavos iba creciendo continuamente. Esto era especialmente cierto en el caso del Perú, que inicialmente era más rico y perdió una proporción

progresivamente mayor de sus poblaciones costeras debido a las enfermedades europeas, en zonas ideales para cultivos europeos como el azúcar y las uvas. Ya para mediados del siglo XVI había unos tres mil esclavos africanos en el virreinato peruano, la mitad de ellos en la ciudad de Lima. De hecho, este mismo equilibrio entre la residencia urbana y la rural signó a esclavos y españoles como los elementos más urbanos en la sociedad hispanoamericana.

La necesidad de esclavos en el virreinato peruano creció dramáticamente durante la segunda mitad del siglo XVI, a medida que la producción de plata de Potosí se desarrollaba plenamente, lo que convirtió al Perú y a Lima, su ciudad principal, en la zona más rica del Nuevo Mundo. Para cubrir esta demanda de africanos surgió un importante tráfico de esclavos, en particular luego de que la unificación de las coronas portuguesa y española, entre 1580 y 1640, otorgara a los portugueses el acceso a los mercados hispanoamericanos. En un principio, la mayoría de los africanos provenía de la región de Senegambia, entre los ríos Senegal y Níger, pero unos importantes contingentes de esclavos procedentes del Congo y de Angola comenzaron a llegar luego del desarrollo de la Luanda portuguesa, en la década de 1570.

El tráfico negrero al Perú probablemente fue el más largo e inusual de todos los tráficos esclavistas en América, puesto que comprendía dos etapas distintas. Los africanos enviados a través del Atlántico eran desembarcados primero en el puerto de Cartagena, en las costas caribeñas de Sudamérica. Luego hacían el trasbordo al puerto de Portobelo, que se hallaba a corta distancia en el lado caribeño del istmo de Panamá, se les llevaba por tierra al océano Pacífico y luego navegaban hasta el Callao, que era el puerto de ingreso a Lima. Esta segunda fase, en promedio, tomaba de cuatro a cinco meses, lo cual más que duplicaba el viaje normal de África a América, y probablemente incrementaba también la mortandad entre los esclavos en más del doble de lo normal.

Una vez en Lima, los esclavos eran vendidos por todo el virreinato, desde el Alto Perú (Bolivia) y Chile por el sur, hasta Quito, al norte. Los esclavos africanos inicialmente tendieron a estar fuertemente agrupados en áreas urbanas, pero unos nuevos papeles económicos

se abrieron para ellos en las márgenes de la sociedad rural indígena. Aunque se usaron trabajadores indios libres y forzados para extraer plata y mercurio en todo el Perú, el oro era algo distinto. Este, en su mayor parte se hallaba en depósitos aluviales en las tierras bajas tropicales, lejos de las poblaciones indígenas. Por dicha razón, ya en la década de 1540, cuadrillas de diez a quince esclavos africanos trabajaban los depósitos de oro en la región tropical oriental de Carabaya, en los Andes meridionales. Aunque estos campos auríferos se agotaron rápidamente, ya se había sentado un precedente, y tanto la minería del oro portuguesa como la hispanoamericana tendió a ser una industria que empleaba esclavos africanos.

Además de conformar un gran componente de la población urbana y de ser los trabajadores dominantes en la minería del oro, los esclavos africanos también fueron empleados en la agricultura. Para atender a ciudades nuevas como Lima, los españoles establecieron grandes extensiones de huertas, las que eran atendidas por pequeñas familias de esclavos. Una actividad agrícola aun más ambiciosa surgió a lo largo y ancho de la costa, tanto en haciendas azucareras y vinateras especializadas como en empresas agrícolas mixtas. En contraste con la experiencia de las Indias Occidentales o el Brasil, en Perú era probable que las plantaciones esclavistas fueran también productoras de cultivos mixtos. Las plantaciones de los valles irrigados de la costa, especialmente los que estaban al sur de Lima, tenían en promedio alrededor de cuarenta esclavos cada una. Las principales zonas productoras de azúcar y de vino en el siglo XVII, como Pisco y los valles de Cóndor e Ica, tenían unos dos mil esclavos. En el interior había también varios valles tropicales en donde podían encontrarse haciendas esclavistas especializadas en el azúcar. Estas, al igual que las de la costa, eran relativamente pequeñas, y dado que su producción era para el comercio peruano y el tráfico relativamente limitado de las costas del Pacífico, la característica dominante de la agricultura comercial de plantación fue su combinación de productos. Por último, la crianza de ganado era también una especialidad de la población esclava africana. Los esclavos, asimismo, desempeñaban un papel vital en algunas partes de la infraestructura de comunicaciones del virreinato, siendo particularmente prominentes como

arrieros en las rutas del interior, y como marineros en naves tanto privadas como del rey.

Pero fue en todas las ciudades del imperio continental hispano que los esclavos desempeñaron su papel económico más activo. Dentro de los oficios calificados predominaron en la herrería, la textilería y en construcción, y estuvieron muy bien representados en casi todos los sectores del artesanado, salvo por los más exclusivos como la platería y la impresión. En cuanto al trabajo semicalificado, estuvieron fuertemente involucrados en la pesca local, como porteadores y vendedores, y en el manejo y procesamiento de alimentos, e incluso se les podía encontrar como vigilantes armados en la fuerza policial local de Lima. Toda gran obra de construcción tenía esclavos calificados y no calificados trabajando al lado de maestros blancos y negros libertos de todas las categorías, así como de trabajadores indígenas. Para mediados del siglo XVII los africanos y afroamericanos esclavos y libertos dominaban y podían alcanzar el estatus de maestro sin oposición alguna en unos cuantos oficios, y en la mayoría de estos se hallaban bien representados en los puestos más bajos de aprendiz y oficial. A veces la oposición era feroz en aquellas zonas en donde su número no era muy grande, pero la ausencia de una poderosa organización gremial americana permitió a los negros, tanto libres como esclavos, participar abiertamente en la mayoría de los sectores del artesanado. También predominaron en las ocupaciones urbanas semicalificadas y no calificadas, desde curtidurías hasta mataderos, e incluso sombrererías, y se convirtieron en la clase sirviente dominante. Todas las instituciones gubernamentales y religiosas, de caridad, hospitales y conventos tenían su contingente de media docena o más de esclavos, que eran los principales trabajadores de mantenimiento en todos estos grandes establecimientos.

A medida que Lima crecía, lo mismo iba sucediendo con su población subyugada, y para el año 1640 ya tenía unos veinte mil esclavos. Este crecimiento fue inicialmente más rápido que el de la población blanca e indígena en la ciudad, de modo que para la última década del siglo XVI Lima era medio negra, condición que retendría durante la mayor parte del siguiente siglo. Todas las ciudades de la costa norte y central, así como las del interior, tenían también

poblaciones negras, que para 1600 daban cuenta de la mitad de su población total. Su porcentaje relativo iba cayendo a medida que uno se adentraba más hacia el sur, en las zonas indígenas más densamente pobladas, no obstante lo cual se les podía hallar por millares en el Cuzco; incluso se calculaba que la ciudad de Potosí, donde dominaban los trabajadores indios, tenía en el año 1611 unos 6000 negros y mulatos, tanto esclavos como libres.

Los negros y mulatos libres aparecieron desde el comienzo mismo del periodo de conquista y colonización, lo que sería un patrón común en el resto de la América hispana y portuguesa, y algunos de ellos incluso procedían de la misma España. Aunque a menudo los blancos que competían por los mejores puestos les discriminaban por razones raciales, siempre fue posible hallarles en todos los ámbitos de la sociedad, desde los puestos no calificados hasta los de maestro. En algunos casos se les pagaba un salario igual al de los trabajadores blancos, mientras que en otros se les daba hasta menos que el salario que se pagaba por arrendar un esclavo. En algunas ocupaciones no lograron ingresar a la élite, pero en construcción y en las embarcaciones, donde estaban bien representados, podían ser capitanes de naves mercantes, arquitectos, maestros carpinteros y alarifes. En todo caso su número fue creciendo. Para el año 1600 los libertos habían alcanzado entre el 10% y el 15% de la población negra y mulata local en la mayoría de las ciudades, y un siglo más tarde por lo general comprendían la mitad de su población. La sociedad ibera, que ni favorecía la manumisión en particular, ni tampoco se le oponía de modo sistemático, permitió que el funcionamiento normal del mercado condujera a ella mediante la compra que los esclavos hacían de sí mismos, las personas piadosas que emancipaban a sus esclavos, o los padres libertos que manumitían a sus hijos.

En el virreinato de México también nos encontramos con los esclavos africanos desde el primer momento, en los ejércitos, haciendas y casas de los conquistadores españoles. Al igual que en Perú, la primera generación de esclavos probablemente se hallaba cerca del número total de blancos. Allí también fueron atraídos fuertemente a la producción local de azúcar y de cultivos comerciales europeos en las zonas más cálidas de las tierras bajas, que estaban ampliamente

dispersas por la zona central del virreinato. Además, se les usó inicialmente hasta en la minería de plata, dado su descubrimiento original en las regiones septentrionales del virreinato, donde eran pocos los indios establecidos de modo permanente. En un censo de las minas efectuado en 1570, el 45% de la población trabajadora comprendía unos 3700 esclavos africanos, el doble del número de españoles y apenas unos cuantos centenares menos que los indios. Sin embargo, la creciente disponibilidad de la mano de obra asalariada libre indígena hizo que disminuyera la necesidad de contar con el más costoso trabajo esclavo, con lo cual, para finales de siglo habían desaparecido ya de las minas. Dada la población india más extensa de México, los africanos fueron menos usados que en Perú y su importancia relativa fue cayendo con el paso del tiempo. Aunque los esclavos desempeñaban muchas de las mismas labores urbanas en Ciudad de México que en Lima, la primera fue esencialmente una ciudad india y mestiza, y los esclavos jamás tuvieron la misma significación dentro de la fuerza laboral.

La importancia relativa de la esclavitud mexicana quedó bien reflejada en el crecimiento de su población africana, la cual había alcanzado su punto máximo con unos 35.000 de ellos en 1646, lo que representaba menos del 2% de la población virreinal. En cambio, el número de ellos dentro de la región peruana en este mismo periodo había llegado a las casi 100.000 mil almas, y allí daban cuenta de entre el 10% y 15% de la población. Aunque la población esclava peruana se estancaría en el siguiente siglo, ella no experimentaría el marcado declive que su contraparte mexicana tuvo en el siglo XVIII. Para finales de dicho siglo el Perú tenía casi 90.000 esclavos, en tanto que a México apenas le quedaban 6000. La experiencia mexicana demostró claramente la importancia que el peso relativo de la mucho mayor población indígena mesoamericana tenía en el mercado laboral. Pero, en ambas regiones, la década de 1650 marcó el final del periodo de la importación masiva de africanos. Para 1650, Hispanoamérica, y principalmente Perú y México, había logrado importar unos 250.000 a 300.000 cautivos desde los primeros días de la conquista, un récord que no se repetiría en la siguiente centuria de crecimiento colonial.

Después de 1650, la principal demanda de esclavos africanos provino de la América portuguesa y de las tierras marginales que los españoles antes descuidaran, en especial las que se hallaban en el Caribe. En estas áreas no había ninguna población indígena estable de campesinos a la cual explotar, y eran pocas las alternativas de exportación bajo la forma de metales preciosos. La colonización y desarrollo exitosos de estas nuevas tierras requerían la exportación de productos que Europa pudiera consumir, lo que eventualmente llevó a la producción de azúcar y al uso masivo de la mano de obra esclava del África. Portugal, que tomó posesión de la costa oriental de Sudamérica a comienzos del siglo XVI, en el transcurso de sus expediciones al Asia, fue la primera de las potencias europeas en desarrollar este sistema, que sería el modelo para todos los desarrollos posteriores ocurridos en el continente americano.

Los portugueses inicialmente mostraron poco interés por la colonización del Brasil. Como las riquezas del Pacífico estaban siendo explotadas mientras ellos abrían una ruta marítima a las islas de la especiería y de allí a la India, era poca la demanda que había para desarrollar el Brasil. En efecto, la primera exportación comercial fue madera talada por los indios de la localidad, de la cual se extraían tintes. Pero este descuido relativo llegó a su fin cuando Portugal repentinamente tuvo que enfrentar a rivales europeos dispuestos a desafiar su control sobre sus territorios americanos. Los comerciantes franceses e ingleses comenzaron a enviar sus propias naves a aguas brasileñas a recoger las rentables maderas de tintes, y pronto usaron la costa como una base desde la cual atacar a las flotas portuguesas de las Indias Orientales, que navegaban por el Atlántico sur. Franceses e ingleses llegaron a establecer asentamientos permanentes tanto en el estuario del Amazonas, al noreste, como en la bahía de Guanabara, al sur. Esto convenció a Portugal de que era necesario emprender una colonización a toda escala.

La experiencia portuguesa en las islas Azores, Madeira y Santo Tomé mostró que el azúcar era el cultivo ideal para asegurar la existencia de una colonia rentable. Esta decisión se vio ayudada enormemente por el hecho de que Portugal aún dominaba el comercio negrero atlántico, y podía entregar esclavos a América fácilmente y

en forma barata. De este modo nació el primer sistema de plantación del Nuevo Mundo a mediados del siglo XVI, sistema, este, que rápidamente dominó los mercados azucareros de Europa y puso fin efectivo a la importancia de los productores en las islas del Atlántico.

El Brasil no fue la primera zona de América en producir azúcar, puesto que Colón había llevado esta planta a Santo Domingo ya en 1493. Sí fue, en cambio, la primera en desarrollar una importante industria exportadora para Europa, y para finales del siglo XVI las regiones nororientales brasileñas de Pernambuco y Bahía se habían convertido en el centro de la zona azucarera más importante del mundo. Mientras que la clase mercante portuguesa suministraba los esclavos, fueron los holandeses quienes transportaron el azúcar brasileña a Europa y convirtieron a Amberes en el centro europeo de su comercialización. Los ingenios nororientales del Brasil pronto se convirtieron en operaciones mucho más grandes que sus predecesores en las islas del Atlántico. Gracias al uso de mejores suelos y de nuevas técnicas de procesamiento, los trapiches brasileños producían seis veces la producción anual de los *engenhos* (ingenios) de las islas atlánticas. Lo que había sido colonizado en forma marginal y con poco interés de parte de la corona, asumió ahora un papel central en el vasto imperio del Portugal, convirtiéndose el azúcar en el eslabón crucial entre Portugal, África y el Brasil.

Dada la demanda insaciable que los ingenios tenían de mano de obra agrícola no calificada, los brasileños experimentaron con muchas de las formas de organización laboral que colonos posteriores intentarían, excepción hecha solo para los trabajadores europeos contratados. Ellos importaron esclavos africanos desde el principio mismo, pero también buscaron esclavizar a las poblaciones locales de indios americanos y convertirlas en una fuerza laboral agrícola estable. Entre 1540 y 1570, los esclavos indios fueron los principales productores de azúcar en Brasil y daban cuenta de, al menos, las cuatro quintas partes de la fuerza laboral en el noreste, así como de casi todo el componente laboral en los ingenios del sur, que estaban desarrollándose en la región de Río de Janeiro. Los propietarios obtenían estos esclavos tanto comprándolos a otros indios como a través de sus propias incursiones directas.

Aunque los intentos efectuados por los portugueses en esta zona mostraron que sí era posible crear una fuerza laboral indígena esclavizada y endeudada, a partir de los indios tupí-guaraníes de la costa, la institución de la esclavitud india, que ya había costado la vida de decenas de miles de indios, estaba condenada al fracaso, no obstante haber una frontera abierta y una guerra constante con otros grupos indígenas. El factor más importante que minaba su importancia eran las enfermedades endémicas que los europeos llevaron consigo, las que se hacían epidémicas cuando afectaban a los indios. Una gran epidemia de viruela estalló entre los indios en el decenio de 1560, durante el apogeo de la esclavitud india, lo que produjo una muerte masiva en estas poblaciones no expuestas previamente a dicha enfermedad. Se calcula que treinta mil indios bajo control portugués murieron como resultado de la enfermedad, ya fuera en las plantaciones o en las misiones jesuitas. Esta susceptibilidad a la enfermedad hizo que los esclavos indios tuvieran un precio menor que los africanos. La esclavitud indígena se fue haciendo cada vez más insegura y más difícil de conservar, al combinarse dicha susceptibilidad con la creciente hostilidad que el rey mostraba para con la esclavitud, en particular luego de la unificación de la corona portuguesa con la de España después de 1580.

Mientras que el noreste tenía pocos africanos antes de 1570, para mediados del siguiente decenio Pernambuco por sí solo reportaba dos mil esclavos africanos, los cuales comprendían una tercera parte de la fuerza laboral azucarera de la capitanía. El porcentaje de africanos en la población esclava fue creciendo en cada década subsiguiente. Para el año 1630 habían llegado unos 170.000 africanos a la colonia y el azúcar era ahora un cultivo predominantemente llevado a cabo por esclavos negros. Las décadas iniciales del siglo XVII serían los años del máximo dominio brasileño del mercado azucarero europeo, alcanzando las exportaciones una cifra muy por encima de las veinte mil toneladas métricas anuales. En este momento ninguna otra zona productora de azúcar rivalizaba con Brasil, pero su misma producción monopólica despertó la envidia de otras potencias europeas y llevó al surgimiento de centros de producción alternativos.

Los holandeses, que inicialmente suministraron al Brasil su principal vínculo comercial con la Europa septentrional, serían de

crucial importancia para este nuevo movimiento de plantaciones. La prolongada lucha de independencia holandesa contra el dominio hispano, entre 1590 y 1640, afectó profundamente a Portugal, al África y al Brasil. La incorporación del primero al imperio español entre 1580 y 1640 le colocó en colisión directa con los rebeldes holandeses. Estos ya habían creado su Compañía de las Indias Orientales en 1602, para hacerse del control del tráfico portugués de las especias asiáticas, a lo que en 1621 le siguió la Compañía de las Indias Occidentales, organizada para tomar las posesiones portuguesas en África y América. Esta compañía envió la primera de muchas flotas de guerra al Atlántico sur en 1624. Derrotada en su intento inicial de capturar ya fuera la provincia de Bahía o de Pernambuco, las dos zonas azucareras y esclavistas más ricas del Brasil, los holandeses finalmente lograron capturar y conservar Recife y su provincia interior de Pernambuco en 1630. Gracias a esta base en la producción del azúcar, los holandeses eran ahora competidores directos de sus antiguos socios brasileños. Su siguiente paso fue capturar las posesiones africanas de Portugal, lo que significó que los holandeses también pasaron a ser una potencia dominante en el tráfico negrero atlántico. Primero cayó la fortaleza de Elmina (Ghana), en la Costa del Oro, en 1638, y luego Luanda, junto con la mayor parte de la región angoleña, fue tomada en 1641.

La captura temporal de Pernambuco y de las colonias africanas del Portugal por parte de los holandeses afectaría profundamente la historia subsiguiente de la producción azucarera y de la esclavitud africana en América. Para Brasil, la ocupación holandesa hizo que Bahía reemplazara a Pernambuco como la provincia esclavista y azucarera más importante, provocó el resurgimiento de la esclavitud indígena para reemplazar los esclavos africanos perdidos con los holandeses, y fue la causa de que el tráfico subsiguiente de esclavos indios abriera las regiones interiores de la colonia a su explotación y colonización. Para el resto de América, el Brasil holandés se convertiría en la fuente de muchas de las herramientas, técnicas, crédito y esclavos que transportarían la revolución del azúcar y su sistema laboral esclavista a las Indias Occidentales, poniendo así punto final a la posición monopólica del Brasil en los mercados europeos y

conduciendo a la creación de nuevas y ricas colonias americanas para Francia y Inglaterra.

Las constantes rebeliones y los crecientes ataques portugueses finalmente llevaron a la decadencia del Pernambuco holandés en la década de 1640. Como necesitaban abastecer a las refinerías de Ámsterdam con azúcar americana, los holandeses comenzaron a llevar esclavos y lo último en equipos de molienda a los colonos ingleses y franceses en apuros en el Caribe, y transportaron el azúcar que producían en las Indias Occidentales al mercado europeo. Unos plantadores holandeses con experiencia en Pernambuco arribaron en la década de 1640 a Barbados, así como a Martinica y Guadalupe, para introducir modernas técnicas de molienda y producción. Pronto les siguieron las naves negreras de Holanda, las cuales dieron crédito a los plantadores locales para que compraran esclavos africanos. Por último, los cargueros de las Indias Occidentales holandesas llevaron el azúcar terminada a las refinerías de Ámsterdam. Una emigración masiva aún más dramática de plantadores holandeses y sus esclavos llegó a estas islas en 1654, cuando Pernambuco y su capital, Olinda, finalmente cayeron ante las tropas portuguesas. Varios centenares de holandeses llegaron a Guadalupe en esta época junto con sus esclavos, y un número igual desembarcó en Martinica y Barbados. Si bien muchos de estos nuevos colonos eventualmente regresaron a los Países Bajos, quedaron suficientes de ellos en América como para que su arribo brindara un nuevo gran estímulo a la industria azucarera del Caribe en la década de 1650.

La apertura de las islas de las Antillas Menores y de la costa nororiental de Sudamérica a la colonización europea septentrional fue el primer desafío sistemático al control ibérico del Nuevo Mundo. Los colonos franceses e ingleses comenzaron a tomar tierras que jamás fueron realmente colonizadas por portugueses o españoles, desde el estuario del Amazonas hasta las áreas al norte de Florida. Las más exitosas de estas nuevas colonias fueron las que ingleses, franceses y holandeses establecieron en las islas abandonadas de las Antillas Menores, entre las décadas de 1620 y 1640. Empleando todo tipo de práctica colonizadora, desde compañías privadas hasta feudos, ingleses y franceses intentaron poblar estas islas deshabitadas con

trabajadores blancos europeos, los cuales llegaron en su mayor parte como trabajadores contratados (*indentured* o *engagé*). Rechazando los ataques de los indios caribes locales, los europeos comenzaron de inmediato a sembrar tabaco, el que sería el primer cultivo comercial exitoso. También se produjo añil para tintes textiles europeos y por último sucedió el giro hacia el azúcar, el cultivo comercial más costoso de producir.

Los ingleses inicialmente avanzaron mucho más que los franceses en esta carrera por la colonización. Para 1640, por ejemplo, tenían 52.000 blancos en sus islas de Barbados, Nieves y San Cristóbal (en comparación con 22.000 en las colonias de Nueva Inglaterra), en tanto que las islas francesas de Martinica y Guadalupe aún no contaban con más de dos mil colonos blancos. Pero el crecimiento fue constante en las siguientes dos décadas, de modo que para finales del decenio de 1650 había unos quince mil franceses blancos en estas islas. A mediados de siglo, el tabaco y el añil eran las exportaciones primarias de todas las islas, y aunque hubo esclavos desde el principio, su número fue pequeño y siguieron siendo superados en cantidad por los blancos. El arribo de los holandeses, finalmente, hizo que el azúcar resultara una opción mucho más viable, en especial porque la apertura de la producción tabacalera de Virginia condujo a la crisis en los precios europeos de este producto. Se había sembrado azúcar en todas las islas desde el principio, pero hasta el arribo de los holandeses fueron pocos los que lograron armar un procesamiento comercialmente viable. Estos trajeron consigo el crédito necesario para importar las costosas maquinarias necesarias para que los ingenios operaran exitosamente. También suministraron esclavos africanos a crédito, provenientes de sus factorías en Elmina y Luanda.

La transformación que el azúcar generó en las Indias Occidentales fue realmente impresionante. La experiencia de Barbados, la primera de las islas de gran producción, fue típica. En vísperas de la introducción del azúcar en 1645, más del 60% de los 18.300 varones blancos eran propietarios, en tanto que solo había 5680 esclavos. El tabaco era el cultivo principal y la unidad productiva promedio tenía menos de diez acres. Para 1680 había más de 38.000 esclavos en la isla, casi todos los cuales eran de origen africano, y unas 350

plantaciones azucareras. Solo quedaban unos dos mil de los trabajadores blancos contratados y su número iba cayendo. La sociedad local ya estaba dominada por la nueva élite de grandes plantadores, y los 175 que poseían 60 esclavos o más controlaban la mayoría de la tierra y de los esclavos de la isla. El tamaño promedio de estas grandes plantaciones era de 100 esclavos y 220 acres de tierra. Para este momento, Barbados era tanto la más poblada como la más rica de las colonias inglesas en América y tenía un promedio de unos 265 esclavos por milla cuadrada, en comparación con menos de dos en la isla recientemente capturada de Jamaica. Las naves negreras estaban llevando más de 1300 africanos al año a Barbados, y para finales de siglo esta diminuta isla tenía más de 50.000 de ellos. El modelo de Barbados fue seguido rápidamente por las posesiones inglesas en las islas de Sotavento de Nieves, Antigua, Montserrat y San Cristóbal, que para 1700 ya habían alcanzado la mitad de la producción azucarera exportada de Barbados (o 30% del total del azúcar inglesa producida en América) y tenían unos veinte mil esclavos africanos. Al igual que en Barbados, más de las tres cuartas partes de la población total en estas pequeñas islas de Sotavento eran esclavos negros. Para ese entonces estas pequeñas islas inglesas, así como la isla (en lento desarrollo) de Jamaica, habían importado ya mucho más de 260.000 africanos y estaban acercándose a un promedio de ocho mil arribos de esclavos africanos por año.

La experiencia de las islas francesas fue similar a la de Barbados, pero los cambios se dieron con menor velocidad. La fuerza laboral blanca libre estaba mucho más arraigada en la isla principal de Martinica, así como en el centro de Guadalupe, y las pequeñas granjas mantuvieron su importancia hasta finales de siglo. No obstante ello, la producción azucarera comenzó a absorber las mejores tierras implacablemente, y el flujo de esclavos prosiguió sin disminución alguna. Para 1670, apenas quince años después de que los holandeses instalaran el primer ingenio francés exitoso, Martinica, Guadalupe y San Cristóbal contaban con unas trescientas plantaciones azucareras, las que exportaban una tercera parte de las 29.000 toneladas producidas por todas las regiones brasileñas en dicho año. El crecimiento, igualmente, continuó para los franceses en función de la adición de

nuevas tierras, y para mediados de la década de 1660 estos habían colonizado el abandonado extremo occidental de la isla de Santo Domingo, al cual bautizaron Saint Domingue. Esta región inició, entonces, un crecimiento lento y constante gracias a sus abundantes suelos vírgenes extremadamente ricos y planos. Para comienzos de la década de 1680 ya tenía 2000 esclavos africanos y el doble de dicho número en blancos, en tanto que todas las islas francesas tenían ahora más de 18.000 esclavos y apenas unos 14.000 blancos, pocos de los cuales eran aún de los trabajadores contratados.

Para finales del siglo XVII, un complejo azucarero y esclavista del todo nuevo había surgido en las Indias Occidentales francesas e inglesas. Mientras que hasta 1700 Brasil absorbió la inmigración de unos 500.000 a 600.000 esclavos africanos, las islas caribeñas no ibéricas tomaban ahora el segundo lugar en el tráfico negrero y recibieron más de 450.000 africanos en el mismo lapso. Esto dejó a Hispanoamérica como la tercera gran área importadora, a donde unos 350.000 a 400.000 esclavos arribaron durante estos dos siglos. Las apremiadas colonias inglesas y francesas en Norteamérica aún eran importadores relativamente pequeños de esclavos, que probablemente dieron cuenta de menos de 30.000 de ellos antes de 1700.

El régimen de plantación de las Indias Occidentales se inició en islas como Martinica y Barbados, las cuales tuvieron problemas para crear unidades muy grandes debido a la calidad de los suelos y a los terrenos montañosos. Aunque la tendencia era pasar hacia propiedades cada vez más extensas, las plantaciones de las Indias Occidentales en el tardío siglo XVII aún se parecían bastante a las del Brasil en términos de su área y del tamaño de su fuerza laboral. Unos 50 esclavos por plantación eran la norma. Pero a inicios del siglo XVIII comenzó a aparecer todo un nuevo sistema de plantaciones realmente gigantescas, a medida que el azúcar iba ingresando a las áreas más abiertas de Jamaica y Saint Domingue. Tomada de los españoles en 1655, Jamaica reemplazó a Barbados en la década de 1730, del mismo modo que Saint Domingue desplazaría a Martinica en el decenio de 1740, y ambos pasaron a ser los más grandes productores azucareros de sus respectivos imperios coloniales. Ahora, la plantación promedio superaba los 200 acres y el número de esclavos en cada una de

ellas era de más de 100. Este crecimiento en el área y la población, que fue haciéndose típico de las principales plantaciones azucareras del Caribe en los siglos XVIII y XIX, fueran estas francesas, inglesas o posteriormente españolas, fue algo singular en términos de los estándares de las restantes sociedades esclavistas americanas.

El desplazamiento de esclavos africanos a estas islas más grandes fue impresionante. Para 1720, cuando la población esclava de Jamaica había ascendido a las 74.000 personas, la isla se había convertido en la colonia esclavista más populosa de las Indias Occidentales inglesas. Para 1760 la población esclava de la isla ya había alcanzado las 173.000 personas, lo equivalía a poco menos de la mitad de los 365.000 residentes africanos de las Indias Occidentales inglesas. Al mismo tiempo, la población blanca de Jamaica solo sumaba unas 10.000 personas, de modo tal que la proporción de negros a blancos había superado la relación de diez a uno. Al igual que las islas que las precedieron, los esclavos jamaiquinos eran 95% rurales y 75% de ellos se dedicaban a la producción de azúcar. Para la década de 1770, una plantación promedio tenía 204 esclavos y bastante más de 1000 acres. En esta prototípica sociedad plantadora caribeña, la esclavitud urbana del tipo surgido en la América hispana y portuguesa del siglo XVIII, con sus veintiún ciudades de 50.000 a 100.000 personas, era de menor importancia. Además, la producción comercial diversificada de alimentos para el consumo local, que era una ocupación principal de los negros peruanos, apenas si existía en sociedades que dependían, para sus productos alimenticios de primera necesidad, tanto de las importaciones extranjeras como de la producción esclava de subsistencia.

Saint Domingue mostró muchos de los patrones de crecimiento establecidos por Jamaica. Superar a Martinica le tomó unos ochenta años a partir de su colonización definitiva. Para 1740, sus 117.000 esclavos representaban cerca de la mitad de los 250.000 esclavos africanos y afroamericanos que se hallaban en las Indias Occidentales francesas. El crecimiento de la población blanca prosiguió pero se desaceleró considerablemente, al igual que en el caso de las islas inglesas, pues la población negra comenzó a crecer a tasas impresionantes. A diferencia de las Indias Occidentales británicas, Saint Domingue también vio surgir una clase poderosa, aunque pequeña, de personas

de color libres que comprendían casi la mitad de las 26.000 personas libres de la isla.

Para mediados del siglo XVIII estaba claro que Saint Domingue era la isla dominante en el Caribe. Ya era la colonia productora de azúcar más grande de América, contaba con la población esclava más grande de las Indias Occidentales y asimismo estaba convirtiéndose en el productor mundial más grande de café, que había sido introducido en la isla tan solo en 1723. Para finales de la década de 1780, los plantadores de Saint Domingue eran reconocidos como los productores de azúcar más eficientes y productivos del mundo. La población esclava era de 460.000 personas, cantidad que no solo era la más grande de isla alguna sino que representaba, además, casi la mitad del millón de esclavos que en ese entonces había en todas las colonias del Caribe. Las exportaciones de la isla cubrían las dos terceras partes del valor total de todas las exportaciones de las Indias Occidentales francesas, y por sí solas eran más grandes que las exportaciones conjuntas de las Antillas, inglesas y españolas. Más de seiscientas naves visitaban los puertos de la isla anualmente para llevar su azúcar, café, algodón, añil y cacao a los consumidores europeos.

El auge de las colonias azucareras francesas e inglesas se vio asistido por la intervención holandesa durante la primera mitad del siglo XVII. Sin embargo, el creciente poderío de Francia e Inglaterra llevó a su surgimiento como grandes potencias imperiales en el Asia y en contra de holandeses y portugueses, además de rivales directos en el tráfico de esclavos africanos a América. Para finales del siglo XVII, los negreros británicos y franceses habían reemplazado a los holandeses como los principales proveedores de esclavos para sus colonias americanas y habían tomado la mayor parte del tráfico de esclavos del África occidental. Los esclavistas ingleses llevaron 3.100.000 de africanos a América entre 1700 y 1808, en tanto que los franceses transportaron poco más de un millón. La mayoría de estos esclavos africanos fueron llevados a las islas azucareras de las Indias Occidentales. Además, las guerras imperiales también harían que los ingleses obtuvieran una mayor participación de las islas azucareras. Francia se vio forzada a cederle a Inglaterra las islas de Granada, San Vicente, Dominica y Tobago, lo que añadió en conjunto otros 70.000

esclavos a las Indias Occidentales británicas y un nuevo y significativo grupo de productores de azúcar.

Una proporción creciente de los africanos que arribaron a América en el siglo XVIII fue absorbida por el sistema de las plantaciones azucareras. Para mediados de ese siglo, dicho trabajo ocupaba a alrededor de 1.400.000 esclavos, tanto africanos como nacidos en América. Esto, como mínimo, comprendía aproximadamente el 40% de los 3.500.000 esclavos africanos y afroamericanos que había en América por ese entonces, y era la ocupación más grande en la cual se empleaba esclavos. El sistema de plantación regía en Brasil y el Caribe, y dominaba la esclavitud en América. Las zonas de plantación con densas poblaciones negras y mulatas, bajo el mando de unos cuantos blancos, pasó a ser la norma en las islas del Caribe así como en las colonias del continente. Aunque la proporción jamaiquina de diez africanos o afroamericanos por cada blanco era el extremo, lo más usual era que negros y mulatos conformaran la mayoría dondequiera que se hallaran plantaciones.

A pesar de su importancia, la agricultura no era el único uso que podía darse a los esclavos africanos. En el siglo XVIII surgió un nuevo e importante uso para ellos en el mercado laboral americano. En el Brasil, la industria azucarera relativamente estancada tuvo el contrapeso de una floreciente industria minera de oro y diamantes, fundada sobre el trabajo esclavo. Las correrías para capturar esclavos indios abrieron estos distritos mineros en el interior del Brasil central y suministraron esclavos para que extrajeran estos metales. Descubiertas en la década de 1690, estas zonas mineras contaban ya con unos 50.000 esclavos africanos para comienzos del decenio de 1720 y más de 100.000 para mediados del siguiente. En la década de 1720 también se descubrieron diamantes en la región de Minas Gerais y en las vecinas Goias, Bahía y Mato Grosso. Este auge dieciochesco de los diamantes, que se inició y alcanzó su pico después que el oro, tendió a usar menos esclavos en centros productivos mucho más dispersos que en las operaciones de lavado del oro, y probablemente absorbían no más de la tercera parte de los aproximadamente 225.000 esclavos involucrados en la minería brasileña durante la segunda mitad del siglo XVIII.

Resultaba inevitable, dada la naturaleza caótica de estos nuevos campos mineros y el papel crucial del trabajo esclavo, que Minas Gerais se convirtiera, asimismo, en un centro importante de esclavos emancipados. Probablemente en ninguna otra región esclavista de América la población de color libre creció con tanta rapidez, o se convirtió en un elemento importante tan tempranamente en el proceso colonizador. Para 1786, cuando había unos 174.000 esclavos en la provincia, el número de personas de color libres ya había superado las 123.000 personas. Su crecimiento continuó, ahora de modo aún más dramático que el de la población esclava. Para la primera década del siglo XIX, los libertos, finalmente, superaron a los esclavos y pasaron a ser el grupo más grande en esta población provincial de rápido crecimiento. Dicha expansión continuaría entrado el siglo XIX, no obstante la continua expansión de la población esclava. En efecto, fue solo en las colonias españolas y portuguesas que los libertos alcanzaron importancia antes de la abolición de la esclavitud africana. Algo común a las colonias francesas e inglesas era la falta de una clase significativa de libertos entre los esclavos. En el tardío siglo XVIII, la población de color libre comprendía casi el 8% de la población esclava total de sus colonias. En las Indias Occidentales británicas había apenas 13.000 de ellos en la década de 1780 en comparación con 467.000 esclavos, y a finales de dicha década solo 59.000 al lado de 698.000 esclavos en las colonias británicas del continente norteamericano. En las islas francesas, igualmente, sumaban apenas 32.000, en comparación con 603.000 esclavos. En cambio para finales del siglo XVIII, la población de color libre ya era una parte importante del mundo de las plantaciones y su alrededor en las colonias españolas y portuguesas. En 1780, el Brasil, por ejemplo, era el hogar de 406.000 libertos de ascendencia esclava, los que representaban más de una cuarta parte de la población cautiva. Para ese entonces los 819.000 libertos en todas las colonias hispanoamericanas eran 250% más grandes en número que la fuerza laboral esclava.

La economía aurífera brasileña, asimismo, dio origen a una importante cultura urbana regional. Para la segunda mitad del siglo, Minas Gerais contaba con una docena de ciudades con una población entre los 10.000 y los 20.000 habitantes, que mantenían un estilo

de vida urbano altamente desarrollado y que tenía como base el trabajo esclavo calificado y no calificado. De este modo, y a diferencia de lo que sucedería en las zonas auríferas de la Hispanoamérica noroccidental en este mismo lapso, la esclavitud minera en el interior del Brasil central dio lugar a una sofisticada civilización urbana. Una cultura barroca sorprendentemente rica surgió en pueblos como Ouro Preto, que alcanzó una población de 20.000 personas para la década de 1740, y ella se expresaba en una exhibición algo suntuosa de las artes plásticas y la música, gran parte de lo cual tenía su origen en las manos de artesanos, artistas y músicos de color.

El auge minero en el Brasil central también tendría un impacto profundo sobre el crecimiento subsiguiente de la esclavitud y de las poblaciones negras en otras partes del territorio. El puerto de Río de Janeiro se convirtió en la ciudad primaria para las minas de las provincias del interior central, y al convertirse en la capital de la colonia, en 1763, sus 100.000 personas duplicaban el número de la población de Salvador de Bahía, la segunda ciudad más grande. Otras zonas que se beneficiaron con la nueva economía esclavista minera fueron la sierra central y meridional alrededor de São Paulo, que comenzaron a producir animales y productos alimenticios para el mercado de Minas Gerais en pequeñas granjas, basadas en el trabajo libre y esclavo. Además, en las planicies abiertas de Río Grande do Sul, y tan al sur como la banda oriental del Río de la Plata, se fomentó una importante industria de pastoreo para que suministrara carne, cueros y las cruciales mulas para las minas (esta industria ganadera dependía enormemente del trabajo esclavo africano). Para finales del siglo XVIII. Río Grande do Sul contaba con unos 21.000 esclavos y 5000 libertos en una población de 71.000 personas. Aunque los africanos comprendían la minoría de los vaqueros en los ranchos ganaderos de Río Grande do Sul, los establecimientos donde se salaba y secaba la carne usaban trabajadores esclavos. La carne seca, denominada “charque”, se producía en fábricas especiales (charqueadas) que usualmente tenían entre 60 y 90 esclavos. Para el temprano siglo XIX, estas charqueadas de la región de Río Grande do Sul empleaban unos 5000 hombres y su producción se dirigía fundamentalmente a alimentar a los esclavos de las plantaciones azucareras y de las minas

al norte. En el área meridional paulista conocida como Campos Gerais, alrededor de la ciudad de Curitiba, los vaqueros eran fundamentalmente esclavos, y un rancho promedio con cinco mil cabezas de ganado tenía seis gauchos (vaqueros) y un mayordomo, todos ellos esclavos. Las provincias meridionales, incluso, usaban esclavos en la pesca. La caza de ballenas pasó a ser una gran industria desde el Cabo Frío hasta Santa Catalina, al sur, a partir de la segunda mitad del siglo XVIII y hasta las primeras décadas del XIX. Las costosas y elaboradas factorías de corte y hervido eran manejadas fundamentalmente con mano de obra esclava: la factoría típica empleaba entre 50 y 100 de ellos. Aunque se trataba de una ocupación sumamente estacional, las factorías podían emplear hasta dos mil o tres mil esclavos en una buena temporada.

Este tampoco fue el único uso dado a los esclavos en los oficios marítimos. Los esclavos marineros conformaron una parte importante del transporte de cabotaje brasileño y se calcula que para finales del siglo XVIII unas 2000 embarcaciones de cabotaje daban empleo a unos 10.000 marineros esclavos. Brasil fue, asimismo, algo inusual en su uso de marineros esclavos en el comercio internacional, en especial en sus rutas del tráfico negrero atlántico. Allí se desarrolló tempranamente una marina mercante sumamente poderosa debido a sus relaciones comerciales directas con el África, en las cuales no cabía ninguna vinculación triangular con Portugal. Cientos de naves de propiedad brasileña recorrían el Atlántico sur llevando ron, pólvora y tabaco del Brasil, además de bienes manufacturados europeos y americanos, a los puertos de Angola y Mozambique, donde los intercambiaban por esclavos que eran transportados entonces al Brasil. Las naves brasileñas también controlaban la mayor parte del transporte de carga a Europa. Dados los papeles cruciales que los esclavos desempeñaban en todos los aspectos de la economía del Brasil, no sorprende que los de propiedad brasileña típicamente apareciesen listados como miembros de la tripulación incluso en las naves negreras. En 147 de las 350 naves de este tipo que arribaron al puerto de Río de Janeiro entre 1795 y 1811, fueron 2058 —de los 12.250 marineros que se dedicaban al tráfico— los esclavos de propiedad brasileña que aparecen enumerados como miembros de la tripulación.

En el tardío siglo XVIII, los subsidios directos del gobierno también ayudaron a fomentar las nuevas importaciones de esclavos en las colonias de Pernambuco y Maranhão, en el Brasil septentrional. El algodón fue convirtiéndose en un importante producto de exportación en estas dos zonas antes descuidadas, se calcula que al mismo tiempo en que también se iba desarrollando en las colonias británicas con ayuda del trabajo esclavo. La plantación algodonera típica de estos dos estados tenía cincuenta esclavos por unidad, cifra no muy distinta del que sería el tamaño promedio de una de estas plantaciones en los Estados del sur de EE. UU. en el siglo XIX. Para comienzos de la década de 1790, Brasil daba cuenta del 30% de las importaciones británicas de algodón sin procesar, y una década más tarde más de 30.000 esclavos tomaban parte en su producción. El sistema de las plantaciones algodoneras continuó expandiéndose durante otras dos décadas más, hasta que la producción de algodón estadounidense despepitado eliminó la ventaja comparativa del Brasil, provocando así una decadencia de larga duración en esta industria.

El último gran desarrollo de la economía esclavista brasileña fue la masiva utilización de esclavos en la producción para el mercado interno en la provincia de Minas Gerais. La caída de la producción minera en la primera década del siglo XIX reflejaba que los mineros esclavos constituían apenas el 10% de los 150.000 esclavos de la provincia. Los esclavos africanos y afroamericanos de Minas, en su mayoría, eran empleados ahora en la producción de alimentos y textiles burdos para el mercado nacional, lo que fue un uso inusual de una cantidad tan grande de esclavos en cualquier zona de América. A pesar de que la población de color libre estaba empleada ya en todos lados y de que su número era mayor que el de los esclavos, estos últimos siguieron llegando directamente del África a un ritmo constante a lo largo del siglo XIX, de modo tal que la población esclava había crecido en más del doble para el momento de su abolición, hacia finales de siglo. Esto significaba que Minas Gerais tendría una población esclava más grande que cualquier otra provincia del Brasil, tanto a comienzos como a finales del siglo XIX.

Para 1800, este país tenía cerca de un millón de esclavos. Contaba así con la mayor concentración de esclavos africanos y criollos en

cualquier colonia americana en ese entonces, y a la vez daba cuenta, probablemente, de la utilización económica más diversa de ellos en todo el hemisferio occidental. Con su medio millón de libertos, el Brasil era también el centro más grande de esta nueva clase de negros y mulatos libres del Nuevo Mundo. Aunque el azúcar, el oro, los diamantes y otros productos de exportación pasaron por los clásicos ciclos coloniales de auge y caída, la vitalidad de la economía brasileña era tal que nuevos productos surgieron, nuevas regiones se abrieron y se creó un vivaz mercado interno. Todo esto garantizaba que el flujo de esclavos no cesaría. En la última década del siglo XVIII, 23.000 esclavos africanos al año arribaban a los puertos brasileños, ritmo que persistiría hasta alcanzar más de 43.000 africanos para la tercera década del nuevo siglo.

El tráfico de esclavos con las colonias hispanoamericanas también fue fomentado en el tardío siglo XVIII, a medida que España iba abriendo todas sus colonias en el Nuevo Mundo a un comercio más libre. A comienzos del siglo permitió que los ingleses tomaran el "asiento" (un contrato monopólico) del comercio de esclavos con Hispanoamérica. Los ingleses transportaron unos 75.000 africanos a los puertos hispanoamericanos en un lapso de 25 años. El puerto recién abierto de Buenos Aires recibió unos 16.000 africanos, la mayoría de los cuales fueron remitidos al Alto Perú y al interior, en tanto que en los puertos tradicionales del istmo panameño y Cartagena desembarcaron al resto. El patrón desarrollado en este primer tercio del siglo se acentuó cuando otros asumieron el asiento inglés después de 1739. Los esclavos fluyeron de modo constante al rincón caribeño del istmo de Panamá, la costa norte de Sudamérica y la región del Río de la Plata. Pero el más importante de los nuevos centros para el arribo de esclavos sería las Indias Occidentales españolas. La corona hispana decidió abrir las islas a un desarrollo comercial pleno, en especial luego de la captura temporal de Cuba por parte de los ingleses en la década de 1760, y en 1789 permitió el comercio libre de esclavos de todas las naciones con sus posesiones hispanoamericanas. El resultado de esta política de libre comercio de esclavos fue el crecimiento de nuevos centros esclavistas en la América del Sur septentrional (en particular en lo que hoy son Colombia y Venezuela) y en las islas de

Puerto Rico y de Cuba. Esta última isla, finalmente, sería la más grande colonia esclavista jamás creada en la América hispana.

Los españoles importaron esclavos africanos a gran escala para desarrollar las nuevas minas de oro de Nueva Granada, las plantaciones de cacao de Venezuela y las de azúcar en sus islas caribeñas. A comienzos del siglo XVIII se abrió la región aurífera del distrito del Chocó, en el virreinato de Nueva Granada (en las actuales tierras bajas de la costa nororiental de Colombia), en una zona escasamente poblada. Para la década de 1780 había más de 7000 esclavos africanos en la región, los que comprendían el 13% de la población total del virreinato. Las plantaciones de cacao de Venezuela se iniciaron con trabajadores indígenas a finales del siglo XVI, y para mediados del XVII ya habían establecido su dominio sobre los mercados mexicanos y españoles. Los esclavos africanos tuvieron un papel crucial en esta expansión. Ellos reemplazaron íntegramente a los trabajadores indios a finales del siglo XVIII, momento en que alrededor del 60% de los 64.000 esclavos de la colonia se dedicaban a producir cacao, en tanto que la plantación típica de este producto tenía 30 esclavos africanos en promedio.

La última gran zona en la América hispana que vio un nuevo desarrollo del trabajo esclavo fue la isla de Cuba, la cual vivió un crecimiento explosivo durante la última cuarta parte del siglo XVIII. A partir de una base de unos 10.000 esclavos a comienzos de esta centuria, la fuerza laboral africana ascendió hasta alcanzar los 65.000 a finales de la década de 1780, la tercera parte de los cuales ya estaban empleados en la producción de azúcar. La producción del café también se había iniciado y Cuba estaba ingresando al mercado mundial como un productor importante. En vísperas de la rebelión haitiana de 1791, Cuba ya estaba en vías de ser la principal isla esclavista del Caribe.

En el siglo XIX, la rebelión haitiana tendría el mismo impacto que la caída del Pernambuco holandés tuvo sobre el mapa de la distribución de los esclavos en América en el XVII. La revolución que asoló Francia en 1789 tuvo un profundo impacto sobre la élite, amargamente dividida, de Saint Domingue. La sociedad de plantación azucarera más grande, dinámica y eficiente del mundo se

destrozaría a sí misma, primero con un conflicto armado entre sus clases propietarias blanca y la de los libertos de color, y luego con una rebelión general de los esclavos en agosto de 1791. El resultado final de esta única rebelión esclava exitosa en América fue la creación de un gobierno haitiano independiente en 1804 y la abolición de la esclavitud en la isla. En dicho año la producción azucarera cayó a la tercera parte del nivel alcanzado en 1791, y para la siguiente década Haití abandonó por completo el mercado azucarero. Incluso la producción cafetalera, que sobrevivió a la destrucción de las plantaciones, solo alcanzaría, durante la primera década del siglo XIX, la mitad de lo producido en 1791.

Para los plantadores, desde Cuba y Jamaica hasta Bahía y Río de Janeiro, la eliminación del productor del 30% de la producción mundial total creó un mercado ampliado y crecientes precios del azúcar. Al mismo tiempo, las incipientes economías de plantación cafetaleras en Jamaica, Río de Janeiro, Puerto Rico y Cuba recibieron un gran impulso cuando el productor de café más grande del mundo perdió la mitad de su producción en esta misma década. En el decenio posterior a la Revolución haitiana, Jamaica, Brasil, Cuba y Puerto Rico ampliarían su producción de azúcar en más del doble. Pero sería Cuba la que eventualmente reemplazaría a Saint Domingue como el principal productor mundial de caña a mediados del siglo XIX. También se convirtió en un importante productor de café, de modo que, para la década de 1830, las plantaciones cafetaleras de la isla empleaban unos 50.000 esclavos, cifra aproximadamente igual a la del azúcar.

La expansión constante del azúcar y el crecimiento espectacular del café tuvieron un impacto directo sobre el crecimiento de la población cubana. Y hubo también un incremento dramático tanto en los inmigrantes esclavos como en la población esclava total, como era de esperar. Pero en contraste con la que hasta ese entonces había sido la experiencia tradicional caribeña, todos los demás sectores de la población también crecerían. A partir de una sólida base en el siglo XVIII, la población blanca libre creció a casi la misma tasa que la población esclava, y hubo también un crecimiento más lento pero constante de las personas de color libres. Los esclavos subieron

a 324.000 para mediados de la década de 1840 y alcanzaron su pico máximo 20 años más tarde, con 370.000 personas. Cuba fue también inusual, según los patrones de las Indias Occidentales, teniendo una gran población urbana, la cual comprendía aproximadamente el 20% de su fuerza laboral esclava. Difería, también, en su uso de trabajadores contratados (*indentured*) junto a los esclavos. Aunque el tráfico negrero se extendió hasta 1867, la demanda de trabajadores se hizo tan intensa que para la década de 1840 los plantadores llevaron cientos de indios mayas rebeldes y esclavizados del Yucatán, y además atrajeron a los primeros de los más de 100.000 culís chinos que se transportarían a Cuba en los siguientes 20 años. Estos trabajadores indios y chinos comenzaron a trabajar casi de inmediato en los cañaverales, al lado de los esclavos negros, africanos y criollos, con lo cual para la década de 1860 una fuerza laboral mixta (esclava y contratada), iba tomando forma en las haciendas azucareras más grandes. En 1862, cuando 34.000 chinos y 700 indios yucatecos trabajaban en los ingenios azucareros, la finca promedio tenía 126 esclavos africanos y las plantaciones azucareras de la isla unos 173.000 esclavos.

El crecimiento de Puerto Rico, el segundo gran centro productor español en el Caribe, habría de seguir en gran medida el mismo patrón vivido por Cuba. Pero la existencia de una gran (y creciente) población campesina libre, y el rango limitado de suelos apropiados para el azúcar, puso límites al tamaño de las plantaciones. La isla alcanzó su máxima población esclava, con 42.000 africanos en la década de 1830, y las haciendas azucareras locales promediaban los 40 esclavos por unidad. Si bien una población esclava de este tamaño hacía de Puerto Rico una sociedad esclavista relativamente pequeña según los estándares del Caribe, la concentración de los esclavos en el azúcar, en cambio, sí que era inusual. La existencia de una gran población libre de 317.000 personas (dos quintas partes de los cuales eran personas de color libres) significaba que gran parte de las tareas que los esclavos desempeñaban en Cuba o en las Indias Occidentales francesas eran ejecutadas en Puerto Rico por trabajadores asalariados libres. Esto conllevaba que una proporción extraordinariamente alta de los esclavos laborara en el azúcar, esto es entre los dos tercios y las tres cuartas partes de ellos.

El progreso de la esclavitud y del azúcar en las restantes islas bajo control francés —Martinica y Guadalupe— no fue muy distinto del que tuvo lugar en Cuba y Puerto Rico. En 1789 las dos islas y sus dependencias contaban con un total de casi 170.000 esclavos, lo que subiría a 180.000 para cuando el tráfico negrero francés finalmente quedó abolido. La eliminación de la producción de Saint Domingue también proporcionó un gran impulso a Jamaica, así como a la esclavitud británica en el Caribe. En la última década del siglo XVIII, los negreros británicos ya llevaban a estas colonias unos 19.000 africanos al año, de los cuales las dos terceras partes se dirigían a Jamaica. La población esclava de las Indias Occidentales británicas estaba acercándose a los 600.000 esclavos que la población cautiva de las Indias Occidentales francesas tuvo durante su apogeo, en 1790, y superaría dicha cifra a comienzos del siglo XIX. Tan solo los esclavos africanos y afroamericanos de Jamaica alcanzaron las 350.000 personas para 1810 y esta era ahora la más grande productora de azúcar. Parece, además, haber seguido dominando el mercado mundial hasta la abolición de la esclavitud, en la década de 1830.

Brasil también se vio profundamente afectado por la conmoción causada por la rebelión haitiana de 1791. No solo le arrebató el papel de centro de producción cafetalero americano a Saint Domingue y Cuba, sino que además, su industria azucarera revivió tanto en las provincias del noreste como en las sur-centrales de Río de Janeiro y São Paulo. Para la década de 1820 Bahía había duplicado sus ingenios azucareros y ampliado su población esclava a casi 150.000 personas. Pernambuco le siguió en la ampliación de la producción azucarera, y para mediados de siglo, cuando llegó a su fin el tráfico internacional de esclavos del Brasil, tenía ya unos 145.000 esclavos residentes. En Río de Janeiro también surgieron grandes haciendas azucareras, y para comienzos del decenio de 1820 había más de 170.000 esclavos en la provincia, de los cuales unos 20.000 se encontraban en las plantaciones azucareras de la región.

Pero el café habría de ser el gran cultivo esclavista brasileño del XIX. Aunque lo había cultivado desde comienzos del siglo XVIII, el colapso de Saint Domingue brindó el espacio necesario para la ampliación de su producción cafetalera. El café se esparció hacia el sur

desde Río de Janeiro en dirección de São Paulo, y hacia el oeste a Minas Gerais. Las exportaciones de café, finalmente, superaron a las de azúcar en 1831, y para ese entonces el Brasil estaba produciendo el doble de la exportación combinada de Cuba y Puerto Rico, y era el más grande productor mundial. Desde el principio, el café fue producido en las plantaciones con trabajadores esclavos. Las grandes plantaciones cafetaleras podían tener hasta 400.000 o 500.000 arbustos y una fuerza laboral de 300 a 400 esclavos. Más típica, sin embargo, era la plantación con 70 a 100 esclavos, lo que seguía siendo más del doble del tamaño de la plantación cafetalera promedio de las Indias Occidentales, incluso en el siglo XIX.

Río de Janeiro fue inicialmente el principal productor de café, y, para el decenio de 1860, alrededor de 100.000 de los 250.000 esclavos de esta provincia se dedicaban a su producción, cifra que subió a 129.000 en la siguiente década. Un intenso tráfico de esclavos africanos mantuvo a las *fazendas* (granjas) cafetaleras provistas de esclavos hasta la década de 1850, alcanzando un pico de 43.000 arribos de africanos al año en el decenio de 1820. En la década de 1840, el café superó en importancia al azúcar en São Paulo, cuando unos 25.000 esclavos laboraban en las *fazendas* cafetaleras de la provincia. El café también se desarrolló en la región de Minas Gerais, al sur, a la que se conocía como la Zona de Mata. Pero no fue sino hasta mediados de siglo que este sería el principal producto exportado, en cuanto a su valor total. La población esclava en las *fazendas* cafetaleras de la provincia probablemente alcanzó un máximo de 42.000 personas, de una población esclava total de 382.000 en la provincia a comienzos de la década de 1870. En total, para esta década alrededor de unos 245.000 esclavos trabajaban en el café en los tres Estados: de Río de Janeiro, São Paulo y Minas Gerais.

Las tres restantes colonias esclavistas en las costas del continente sudamericano —Cayena, Surinam y la Guayana Británica— experimentarían, todas, etapas de crecimiento y cambio similares a las que tuvieron lugar tanto en las Indias Occidentales como en el Brasil. Las tres se vieron directamente influidas por la Revolución haitiana. La Guayana Francesa tenía una población esclava relativamente pequeña, de 10.000 personas en la década de 1780, pero esta revivió en

el siglo XIX, y para el decenio de 1840 había 19.000 de ellos, 3000 de los cuales eran propiedad de la muy grande población de color libre. El intento de conservar un sector exportador dinámico después de la abolición, empleando trabajadores contratados importados de la India fue, en general, un fracaso, y la región inició así un largo periodo de decadencia. Ya en la década de 1670, la colonia de Surinam contaba con 30.000 esclavos, y su número alcanzó su punto máximo de 75.000 personas en la década de 1790. La Guayana Británica experimentó el mismo patrón de desarrollo que Surinam, pero a una escala mayor. Gracias a un sistema de diques y de otras obras hidráulicas, la llanura costera (que se halla debajo del nivel del mar) fue convertida en una rica zona de plantación productora de azúcar, café, algodón y cacao. Las plantaciones de la colonia crecieron en forma dramática, en rápida respuesta al auge en los precios de las mercancías producidas por esclavos después de la Revolución haitiana. Su población esclava probablemente estaba cerca de las 120.000 personas en la década de 1790, y aunque cayó en los siguientes decenios, aún estaba cerca de los 110.000 esclavos en 1810, lo que le convirtió en la segunda colonia esclavista más grande de la América inglesa.

La última gran región importadora de esclavos a considerar es, claro está, Estados Unidos. Aunque los holandeses ya les habían introducido en Virginia en 1619, la fuerza laboral primaria hasta finales del siglo XVII fueron los sirvientes ingleses contratados. Sin embargo, su coste creciente después de la década de 1670, así como el crecimiento de una flota negrera inglesa en este periodo, movieron a las colonias continentales inglesas a usar esclavos africanos, del mismo modo que sucediera en sus posesiones en las Indias Occidentales. Si bien se importaron esclavos a cada una de las colonias continentales, en realidad solo hubo dos centros realmente grandes de trabajo esclavo. La primera región era la zona inundable de la Bahía de Chesapeake, la que incluía a las colonias de Virginia, Maryland y partes de Carolina del Norte, y la segunda estaba más al sur y tenía su eje en Carolina del Sur y Georgia. La primera zona era fundamentalmente una productora de tabaco y resultaba inusual según los estándares del Nuevo Mundo, puesto que se trataba de un producto cultivado fundamentalmente por esclavos. En Cuba y el resto del Nuevo Mundo,

el tabaco usualmente lo producían pequeños agricultores, con apenas unos cuantos trabajadores esclavos en estos campos.

Chesapeake se convirtió en el principal productor de tabaco del mundo, exportando unos 38 millones de libras para 1700, y liquidando, efectivamente, la producción de las Indias Occidentales inglesas. También fue la zona esclavista más importante del continente norteamericano, con unos 145.000 esclavos (el 60% del total en las trece colonias) para 1750. La región de Georgia, Carolina del Sur, pasó a ser un importante productor de arroz en las plantaciones costeras y con algo de producción esclava de añil en áreas remotas. Estas plantaciones arroceras de base esclavista absorbían unos 40.000 trabajadores a mediados de siglo XVIII. Para 1790 había un impresionante número de 698.000 esclavos en el actual Estados Unidos, el 94% de los cuales se hallaba en los llamados estados sureños, desde Maryland hacia el sur. Aunque en ese entonces la esclavitud existía en todos los estados, ella era fundamentalmente doméstica en la región septentrional, mientras que en el sur estaba íntimamente ligada a la exportación de cultivos primarios a Europa.

Pero el arroz y el tabaco pronto empalidecerían en importancia en comparación con la producción de algodón. Aunque el algodón de fibra larga y corta se cultivaba hacía ya algún tiempo en la región del sur, al igual que en las Indias Occidentales y en Sudamérica, fue solo con la introducción de la limpieza mecánica —del algodón de fibra corta y con muchas semillas— en la década de 1790 y la desmotadora que su siembra pudo penetrar en el interior del país, y convetirse además en un cultivo competitivo en el mercado mundial. A partir de las regiones arroceras, el algodón se propagó rápidamente hacia el interior, y ya en la década de 1830 la mitad de su producción era cultivada en las regiones recién colonizadas de Alabama, Misisipi y Louisiana (que formaría parte de Estados Unidos en 1803). Para mediados del siglo XIX esta era la exportación más grande de Estados Unidos, con más valor que todas las demás exportaciones combinadas, y sería cultivado de modo abrumador por esclavos. Aun más, el algodón estadounidense dominó el mercado mundial y redujo la producción algodonera de exportación en la mayoría de las restantes regiones americanas. Pero la mayor parte de los esclavos empleados

en estas plantaciones provenía del crecimiento interno y de la emigración continental interregional antes que del tráfico atlántico. El comercio negrero suministró más de medio millón de esclavos hasta su abolición formal en 1808. Sin embargo, otro millón de esclavos fue desplazado a las nuevas regiones de cultivo mediante el comercio esclavista interno, lo que llevó esclavos del *Upper South* y la costa al *Deep South*.[2]

Bajo condiciones normales de crecimiento y emigraciones, un tráfico negrero que había llevado medio millón de africanos hasta 1808 no habría tenido como resultado una población esclava de 1.200.000 personas en 1810, dado el comercio africano en el resto del continente americano. En la mayoría de las regiones de América, los sesgos de edad y sexo entre los esclavos arribados garantizaba que la población esclava residente en América no podría reproducirse entre sí, al menos durante el periodo de las migraciones africanas más fuertes. En unas cuantas zonas en donde el tráfico llevó un flujo menor de africanos a lo largo de un lapso prolongado, los esclavos criollos (o nacidos en América) lograron influir en el crecimiento total de los esclavos gracias a sus propias tasas positivas. Si bien esto se dio en partes del Brasil y de Hispanoamérica, en ningún lugar tuvo un efecto tan positivo como en Estados Unidos. Para el último cuarto del siglo XVIII —antes, incluso, del final del comercio atlántico de esclavos—, las poblaciones residentes de esclavos criollos habían alcanzado tasas altas de crecimiento y eran la causa de un incremento continuo en la población esclava residente total. Había 1.200.000 esclavos en 1808, inmediatamente después del final del tráfico de esclavos, que para 1860 se convirtieron en casi 4.000.000 sin ayuda alguna de la emigración africana. Todo este crecimiento provino de esclavos nacidos

---

2. Tanto el "Upper South" como el "Deep South" forman parte de la región septentrional del sur estadounidense. Estos términos aluden a subregiones geográficas y culturales, que se pueden sintetizar con el distinto tipo de agricultura aplicado en cada una de ellas, la de pequeños granjeros y la de grandes plantaciones respectivamente. Grosso modo, el *Upper South* está conformado por los estados de Carolina del Norte, Tennessee, Virginia, Kentucky y Virginia Occidental, en tanto que el *Deep South* comprende a Alabama, Georgia, Louisiana, Misisipi y Carolina del Sur. *N. del T.*

localmente, que para el decenio de 1810 ya daban cuenta del 85% de la población esclava total.

Aunque se la define como una sociedad esclavista debido a su dependencia del trabajo esclavo para la producción de cultivos de exportación, Estados Unidos contaba, aun así, con un elevado porcentaje de personas libres. En esto se parecía al Brasil, en donde aproximadamente las dos terceras partes de la población era libre. Pero el contraste radicaba en la población libre. Esta era abrumadoramente de color en Brasil y abrumadoramente blanca en Estados Unidos, dado el bajo nivel norteamericano de manumisiones y el lento crecimiento de una población negra libre. Estados Unidos era, asimismo, similar al Brasil en su distribución relativa de la propiedad de los esclavos, pues apenas una tercera parte de la población del sur estaba conformada por propietarios. Ambos países diferían así de las Indias Occidentales y su alta proporción de esclavos a libres, y de los propietarios de esclavos dentro de la población libre. También diferían de las Indias Occidentales en el tamaño promedio de sus plantaciones. Mientras que los campos azucareros de Louisiana tenían en promedio 175 esclavos por unidad y se acercaban a los niveles de las Indias Occidentales, la típica plantación algodonera del sur era del orden de los 32 esclavos. Esta cifra caía cerca de la norma de una típica plantación de café o de cultivo mixto en el Brasil.

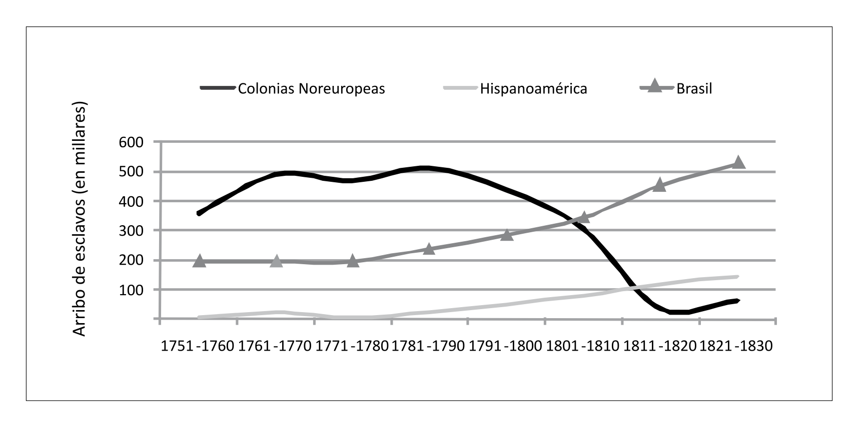
Dadas las transformaciones que las economías esclavistas americanas experimentaron a finales del siglo XVIII, así como el tremendo crecimiento de las nuevas zonas de exportación, no resulta en modo alguno un accidente que las últimas décadas del siglo vieran los niveles más elevados de arribo de africanos, registrados en toda la historia del tráfico atlántico de esclavos. Los decenios de 1760 y 1770 trajeron 1.300.000 esclavos, con un promedio de casi 66.000 africanos al año. Para la década de 1780 —probablemente la década cumbre del tráfico— los arribos alcanzaron los 75.000 esclavos al año. Los conflictos internacionales y la Revolución haitiana desaceleraron temporalmente el ritmo de la trata, de modo que en el decenio de 1790 los arribos solo llegaron en promedio a 69.000 al año. Este movimiento de esclavos fue tan impresionante que el periodo que corre de 1700 a 1808 vio la llegada de más de 6.000.000 de africanos a las Américas,

lo que representó las dos terceras del número total de africanos enviados al Nuevo Mundo (véase el Apéndice, cuadro A.2). Se ha estimado que si Estados Unidos e Inglaterra no hubiesen cerrado la trata en 1808, el volumen total de arribos anuales habría subido a 160.000 —el doble de la cifra cumbre en la década de 1780— para el decenio de 1830.

Aunque inicialmente era pequeño, el tráfico con Estados Unidos habría de resultar un componente importante de este movimiento del siglo XVIII y comienzos del XIX. El volumen había alcanzado los 5000 arribos anuales a comienzos de siglo y estaba ya cerca de los 16.000 anuales en la primera década del siglo XIX. En apenas dos años —1805 y 1806—, tan solo los negreros de Rhode Island importaron 6400 esclavos anuales en promedio, y esta era solo una fuente de africanos para el mercado estadounidense. Se ha calculado que los 156.000 esclavos que arribaron a Estados Unidos en el periodo 1801-1808 representaron el 26% del total de los africanos desembarcados en el Nuevo Mundo durante la última época de comercio irrestricto. Ello, no obstante, los 500.000 africanos que arribaron a Estados Unidos durante toda la historia de la trata negrera no fueron sino una pequeña parte de los 10.000.000 llegados a América en dicho lapso.

Aunque Estados Unidos y las colonias inglesas cerraron el tráfico de esclavos en 1808, Cuba, Puerto Rico, Brasil y partes del Caribe no inglés aún conservaban un flujo constante de importaciones de trabajadores esclavos. Aunque las guerras internacionales y la abolición parcial afectaron seriamente su movimiento, el retorno de la paz pronto trajo consigo cifras que promediaron cerca de los 60.000 africanos al año en la década de 1820. Tampoco cayeron por debajo del nivel de los 50.000 hasta el decenio de 1840, e incluso entonces, 43.000 africanos continuaron arribando todos los años hasta mediados de siglo. Aunque para ese entonces solo Cuba y Brasil seguían comprando esclavos africanos activamente, su demanda y la de los franceses antes de ellos habían logrado sumar otros 2.300.000 africanos, después de 1808, a los 6 millones que ya habían llegado entre 1701 y 1808. Lo que finalmente disminuyó este volumen extraordinario de emigraciones forzadas fue el final obligado del tráfico brasileño a mediados de siglo. Aunque Cuba continuó trayendo africanos durante los

Gráfico 2.3
MOVIMIENTO COMPARATIVO DE ESCLAVOS AFRICANOS A PUERTOS COLONIALES AMERICANOS ESPAÑOLES, PORTUGUESES Y NOREUROPEOS POR DÉCADA, 1751-1830



Fuente: Base de datos de Emory, estimados consultados el 14 de septiembre de 2009

dos decenios siguientes, el tráfico cayó a apenas 14.000 al año en la década de 1850 y en los siguientes diez años fue extinguiéndose lentamente. Como veremos posteriormente en el presente trabajo, esta disminución y el eventual final del comercio atlántico de esclavos se debieron a fuerzas externas, y no a disminución alguna en la demanda de trabajadores africanos en los mercados de América. Si, por el contrario, España y Brasil no se hubieran visto presionados a poner fin a su participación en el tráfico atlántico de esclavos, la trata podría muy bien haber proseguido hasta el siglo XX.

Como este examen del uso y el crecimiento de la esclavitud africana en el continente americano sugiere, de no haberse llevado africanos esclavizados al Nuevo Mundo, la agricultura de exportación y la colonización efectiva no se habrían dado en la escala en que se dieron. Casi todas las grandes exportaciones americanas a Europa fueron producidas por africanos, excepción hecha con los metales preciosos. Quedan, asimismo, pocas dudas de que sin el uso de estos esclavos africanos, las Indias Occidentales y la mayor parte del Brasil no habrían sido colonizadas en forma efectiva. Dada la riqueza que

estas colonias generaban para sus respectivas metrópolis, no había ninguna disposición para renunciar al uso del trabajo esclavo africano a nombre de un llamado todavía no expresado de la igualdad de todos los pueblos, tema este que solo surgiría en el pensamiento europeo y americano tardíamente en el siglo XVIII. Hasta ese entonces, las plantaciones esclavistas de las pequeñas islas de las Indias Occidentales valdrían más para Londres y París que continentes repletos de colonos que eran trabajadores libres.

3

África durante la época del comercio atlántico de esclavos

Para cuando los europeos abrieron la costa occidental africana al comercio internacional, a comienzos del siglo XV, las estructuras políticas, económicas y sociales del África subsahariana estaban bien desarrolladas. Había civilizaciones avanzadas por todo el continente, la mayoría de las regiones habían sido colonizadas hasta el Cabo, y las plantas y animales básicos habían sido domesticados hacía varios siglos. Las actividades mineras e industriales avanzadas coexistían por todo el continente al lado de la agricultura y del pastoreo. El oro se exportaba a los mercados europeos y de Oriente Medio hacía siglos, y el hierro se fundía por todo el continente. Una gran parte de esta región ya había estado en contacto con África del norte y el mundo mediterráneo desde los tiempos de las civilizaciones clásicas de Egipto, Grecia y Roma. Y su costa oriental ya estaba en contacto con la India y las islas del Pacífico incluso antes de 1400. Por último, las márgenes meridionales del Sahara, de una costa a otra, conformaban una parte fundamental del orden mundial islámico.

La sociedad y la economía subsaharianas se desarrollaron después que en el África septentrional. Las sociedades complejas, los centros urbanos y la propagación de plantas, animales y tecnología a todas las regiones, desde las sabanas del Sudán hasta el Cabo de

Buena Esperanza, son cosas que no fueron alcanzadas sino hasta la era poscristiana. Tomó del año 200 a. C. al 500 d. C. para que la cultura agrícola, de pastoreo y minera avanzada llegara a toda el África central y meridional. Para ese entonces ya había por toda el África sociedades estratificadas que tenían como base la agricultura de aldeas permanentes. Además, no sería sino hasta el final de las grandes emigraciones bantúes, alrededor del 700 d. C., que el mapa lingüístico del África finalmente quedó establecido en su forma más general. Aunque después de esta fecha unos mercados cada vez más sofisticados pusieron a regiones cada vez más amplias en contacto mutuo, las migraciones tendieron a ser locales, a excepción del tráfico de esclavos y ciertos movimientos modestos de pastores que respondían a cambios ecológicos, de modo que el mapa de la distribución de las poblaciones se mantuvo relativamente estable.

La mayor parte del Sudán oriental y occidental por encima del ecuador —las regiones mejor conocidas por el mundo mediterráneo— se hallaban en contacto con dicha cultura desde tempranas épocas. El Sudán ya estaba ligado a los acontecimientos norafricanos incluso antes de la desertificación final del Sahara, alrededor del año 2000 a. C., y el cierre de esta frontera no puso fin al contacto entre estos dos mundos. La fundición del hierro, por ejemplo, que se inició en África del norte con el surgimiento de Cartago alrededor del 1000 a. C., llegó tan al sur como el África central occidental en el año 300 a. C., al mismo tiempo que la fundición del cobre llegaba a esta región. De este modo el movimiento de ideas, gente y mercancías prosiguió a un ritmo lento pero constante, a pesar de la barrera que presentaban las arenas del Sahara.

La integración de sociedades y economías en las diversas zonas ecológicas de la sabana, el bosque tropical, la costa y las tierras áridas se desarrolló plenamente entre el 200 a. C. y alrededor del 500 d. C. Es más, podían encontrarse muchas de estas sociedades y economías complejas tanto en el África central como meridional, incluso antes que las últimas grandes emigraciones de los bantúhablantes propagaran una cultura más unificada por toda el África. La agricultura, el pastoreo, la minería y la vida sedentaria en aldeas eran algo común en toda el África para finales del primer siglo después de Cristo.

Aunque el desarrollo económico y social en la era poscristiana trajo consigo el surgimiento de sociedades complejas estratificadas por toda el África, solo conocemos bien la historia política de la zona del Sudán gracias a sus contactos con el mundo mediterráneo. Aquí, los acontecimientos son familiares para el mundo al norte del Sahara, desde, al menos, el primer siglo después de Cristo. En la Era cristiana, el Sudán occidental estuvo íntimamente ligado al destino de la región del África del norte occidental, a la que se conoce como el Magreb. La domesticación del camello fue de crucial importancia para hacer que dicha relación fuera aun más intensa. Las caravanas de camellos finalmente pasaron a ser la norma después del año 300 d. C. y revolucionaron el comercio transsahariano. Los camellos podían llevar cargas más pesadas que las mulas y a distancias más grandes sin requerir agua. También podían pastar en tierras más áridas de las que las cabras podían usar. Los caballos y el ganado, asimismo, pronto fueron una parte importante de la cultura de la sabana al norte del ecuador y al sur del desierto. Se desarrolló así toda una cultura del pastoreo trashumante desde la región del Sudán occidental al oriental, y por el sur hasta el ecuador y la frontera de la mosca tse-tse, una línea más allá de la cual todo ganado, además de los caballos morían.

En el Sudán occidental, la producción de oro en Bambuk, un lugar situado en el alto río Senegal, cerca del río Faleme, sería el primer centro exportador bien conocido desde África occidental hacia el norte. El oro de Bambuk había llegado a los mercados imperiales romanos ya en el 300 d. C. Varios imperios se desarrollaron allí en la sabana interior, cerca de las márgenes superiores de los ríos Senegal y Níger, basados todos en dos factores: su dominio de las exportaciones de oro y el control sobre las ciudades sureñas de las rutas de las caravanas. El más famoso de estos tempranos imperios de que se tenga noticia fue el de Ghana, que controló tanto los campos auríferos de Bambuk como las rutas de caravanas más al oeste, que terminaban en Marruecos. Era inevitable, dada su íntima relación con África del norte, que Ghana y los imperios de toda el área del Sudán que le sucedieron, fueran influidos por la explosiva expansión de la religión islámica luego de su fundación en el siglo VII d. C. Todos los imperios

que comerciaban con el norte fueron convertidos al Islam entre los siglos X y XII d. C. En los siglos subsiguientes, estos comerciantes recién islamizados, a su vez, llevaron su religión aún más hacia el sur, a la costa de Guinea.

La relación entre África del norte y el Sudán occidental era tan íntima que la toma de la crucial ciudad comercial de Awdaghost —el extremo meridional de la ruta occidental de las caravanas— por parte de los bereberes almorávides en la década del 1050 marcó el fin del Imperio de Ghana, que había controlado dicha ciudad. Dos siglos más tarde los pueblos mandingas lograron establecer un nuevo Estado imperial en el Sudán occidental, que tenía como base los campos auríferos originales de Bambuk, así como los que se acababan de abrir en Buré, en el Alto Níger y en la región akan de la actual Ghana. El Imperio de Malí, entre el 1250 y 1350 d. C., fue mucho más grande que el de Ghana y se extendió desde el río Gambia, en el Atlántico, hasta el alto Níger al este, y a la costa de Baja Guinea por el sur. Su centro era la ciudad de Tombuctú, la cual pasó a ser el principal "puerto en el desierto" del Sudán occidental. Era también inusual porque contaba con una burocracia poderosa, la cual pudo controlar la dinastía y mantener la estabilidad durante un prolongado periodo, y desarrolló una compleja economía de intercambio que tuvo como base el oro, los textiles, la sal y un gran número de productos, exportados tanto a mercados locales como de larga distancia.

El Imperio malí colapsó lentamente en el siglo XIV y fue, a su vez, reemplazado por el imperio que los pueblos songhai crearon alrededor de 1450. El Imperio songhai tuvo su capital en Goa, pero continuó usando Tombuctú como su centro comercial. Así, esta región del África occidental estaba bien organizada y bien integrada al mundo mediterráneo al momento del arribo de los portugueses. Y sería esta región la que primero participaría en el tráfico atlántico de esclavos.

En efecto, la apertura del África occidental al mundo atlántico estuvo íntimamente relacionada con lo sucedido en los mundos cristiano e islámico del Mediterráneo. El prolongado conflicto entre ambos mundos signaría la historia, no solo de Europa y el Mediterráneo, sino también del África subsahariana. Lo más importante, en este

sentido fue la reorganización del mundo islámico por los dinámicos turcos otomanos, iniciada en el siglo XIV. Los turcos provenían del Asia central y crearon la dinastía Otomana en Bagdad a comienzos de dicho siglo, expandiéndose lentamente luego hacia el oeste. En 1453 capturaron Constantinopla y la rebautizaron como Estambul, destruyendo así el último vestigio del imperio cristiano de oriente. Los turcos otomanos avanzaron, entonces, hacia el oeste por tierra y por mar, y se toparon directamente con los europeos cristianos en expansión. Ellos no solo tomaron gran parte de los Balcanes, sino que incluso asediaron Viena e intentaron conquistar Italia y la Europa mediterránea por el mar. También ingresaron a África del norte y se hicieron de Egipto en 1517.

En el ínterin, las dos principales potencias del mundo europeo en expansión también ingresaron a África del norte. Los reinos de España y Portugal, con sus contactos de larga duración con el Islam, decidieron extenderse a dicha zona. En 1415 Portugal tomó el poblado norafricano de Ceuta, directamente al sur de la Península Ibérica, a lo que pronto siguió la captura de Tánger. Luego, fue descendiendo lentamente a lo largo de la costa noroccidental del África, entre la década de 1470 y comienzos del siglo XVI, llegando al sur hasta la ciudad de Agadir. Todo esto fue a expensas del reino independiente de Marruecos. Castilla, a su vez, se expandió no solo a Sicilia y la península italiana a comienzos del siglo XVI, sino que además, entre 1590 y 1610 tomó sistemáticamente muchas de las ciudades magrebíes al este, desde Melilla hasta Trípoli. Pero los grupos bereberes y árabes locales, aliados ya fuera con Marruecos o con los turcos otomanos, eventualmente recuperaron la mayoría de estas ciudades de manos de los europeos. Sin embargo, mientras controlaban estos centros norafricanos, los portugueses trabaron un contacto particularmente íntimo con las rutas saharianas de las caravanas y sus participantes subsaharianos.

Portugal fue el primer Estado europeo occidental en expandirse más allá del centro atlántico y mediterráneo gracias a su larga experiencia con las pesquerías del Atlántico y la reciente estabilización de su sociedad, que asignó un papel importante a las clases mercantes en el Estado. Con bases en sus puertos en África del norte y en las

islas del Atlántico oriental de las Azores y Madeira, los portugueses desplazaron ahora sus célebres carabelas al Atlántico sur. Entre 1430 y 1490 exploraron la costa africana occidental, desde Agadir hasta el Cabo de Buena Esperanza. Los primeros navegantes portugueses regresaron de un viaje más allá del Sahara a comienzos del decenio de 1440. En algún momento antes de la década de 1470 aprendieron la navegación de altura y cómo adentrarse al Atlántico sur para coger los vientos alisios del noroeste, lo que les llevaba a las Azores, y hacía que los viajes de retorno fueran viables en las exploraciones efectuadas muy al sur. Para finales de la década de 1480 habían alcanzado el Cabo de Buena Esperanza.

Fue así que el África occidental quedó abierta al contacto directo con Europa, y que las costas atlánticas antes cerradas repentinamente emergieron como una ruta comercial alternativa para las sociedades africanas. Los portugueses se apresuraron a explotar esta nueva zona comercial. A mediados de siglo obtuvieron del Papa los derechos exclusivos para los tratos de los cristianos con el África al sur del Cabo Bojador. En 1466 colonizaron la isla de Santiago en las islas de Cabo Verde; en 1482 levantaron el fuerte de San Jorge de la Mina (Elmina, en la actual Ghana); para 1483 estaban en contacto con el Reino del Congo, inmediatamente al sur del río del mismo nombre (Zaire) en el África central; en 1493 habían colonizado definitivamente la isla de Santo Tomé en el golfo de Guinea, y para 1505 habían construido el fuerte de Sofala, en la costa de Mozambique (África oriental).

Los portugueses inicialmente trataron a sus contactos africanos como lo habían hecho con los norafricanos con los que se topaban: efectuaron asaltos e intentaron tomar esclavos a la fuerza, además de saquear a lo largo de la costa que visitaban. Fue así que cuando desembarcaron en 1441 en Río del Oro, inmediatamente al sur del Cabo Bojador, tomaron varios bereberes junto con uno de sus esclavos negros. Una carabela retornó en 1443 a los mismos bereberes idzãgen para intercambiar dos miembros aristocráticos del grupo por oro y diez esclavos negros. Los comerciantes y nobles de los algarbe alistaron dos grandes expediciones en contra de los idzãgen en 1444 y 1445, y la primera trajo de vuelta 235 bereberes y esclavos negros, a los que se vendió en Lagos. De este modo se inició el tráfico atlántico de esclavos.

Pero la segunda y posterior expedición no solo se topó con la seria hostilidad de los bereberes, que ahora estaban preparados sino, además, que sus intentos de coger a los esclavos directamente de los Estados negros en la Costa de Barlovento terminaron en la derrota militar de los portugueses. El resultado fue que estos pasaron de las incursiones a un comercio pacífico, al cual, tanto los bereberes como los africanos por igual le dieron la bienvenida. El primer comercio pacífico con los bereberes idzãgen en Río del Oro llegó en 1445, cuando se intercambiaron artículos europeos por esclavos africanos. El comercio con los idzãgen llevó al establecimiento de un puesto comercial (denominado "factoría") en la isla de Arguin, frente a la costa de Mauritania, y después de 1448 se inició el comercio directo de esclavos y oro con los Estados africanos occidentales.

Los portugueses rápidamente se movieron para controlar las islas deshabitadas de la costa y del delta, y erigieron asentamientos y fuertes locales; también viajaron tierra adentro para explorar sus nuevos mercados. Mucho antes de 1500 ya estaban familiarizados con la geografía del África occidental, y sus viajeros ya habían visitado los tres principales campos auríferos de esta región. El oro era el artículo primario que buscaban en sus tratos con el África, y tomaron esclavos y otros productos locales como artículos comerciales secundarios. San Jorge de la Mina (Elmina), su primer fuerte continental importante, fue levantado en la costa de Ghana, inmediatamente al este del cabo Tres Puntas, en tierras al borde del bosque tropical y con acceso directo a las tierras abiertas de las sabanas. Este fuerte, junto con el de Axem, establecido en el año 1500 fue erigido en el corazón de lo que los europeos llegarían a conocer como la Costa del Oro, en el golfo de Guinea. Para las primeras dos décadas del siglo XVI los portugueses estaban comprando más de 400 kilogramos anuales de los comerciantes del interior, lo que equivalía aproximadamente a una cuarta parte de la producción aurífera del África occidental en esa época. Las naves lusas incluso tomaban parte en un activo comercio costero, transportando bienes y esclavos de otros Estados africanos a estas naciones exportadoras de oro, así como productos de Europa, Asia y África del Norte. En su sed del oro africano, que tuvo un gran impacto sobre las finanzas regias en Europa, los portugueses estaban

dispuestos a satisfacer las demandas locales de cualquier artículo deseado, consiguiéndolos donde fuera, incluso en África del Norte y el Benín. La mayoría de los bienes importados por los portugueses ya habían sido llevados a estos pueblos costeros y del interior antes del arribo de los europeos usando rutas terrestres. Las principales importaciones en el temprano comercio portugués con la Costa del Oro eran las telas teñidas y los lingotes y brazaletes de cobre del norte de África, todos ellos artículos que los consumidores y herreros locales estaban acostumbrados a comprar a fuentes musulmanas. Para estos mercados del África occidental, lo novedoso era el volumen de estos artículos y no ellos mismos. De este modo, el principal impacto de la llegada de los europeos al África fue el añadido de nuevas rutas comerciales antes que productos extraños o exóticos. Mientras que hasta ese entonces el río Níger, que fluye hacia el norte, hacia el Sahara, había sido el gran vínculo conector de los pueblos del África occidental, ahora los ríos Senegal, Gambia y otros más que corrían hacia el oeste y el sur, a las costas atlánticas, pasaron a ser los vínculos más importantes con el mundo exterior. Este comercio se hizo tan intenso y se difundió tanto sobre la mayor parte del África occidental, que la lengua portuguesa rápidamente se convirtió en la base de un dialecto comercial (*patois* o lengua criolla) hablado en toda la región.

Al abrir la costa africana atlántica, fueron los europeos quienes proporcionaron la iniciativa y las comunicaciones con el mundo exterior, no importa cuán abiertamente aceptaran los pueblos locales esta nueva posibilidad comercial y reorientaran sus mercados tierra adentro. La pregunta que vale la pena plantear en este punto es por qué razón Europa se estaba expandiendo en este momento. Después de todo, en el siglo XV toda la Europa occidental era una zona relativamente pobre según los estándares mundiales. China, India y el Asia Menor eran todas zonas más ricas que ella. Y los europeos tampoco eran los únicos que llegaban al África. Los comerciantes musulmanes ya habían estado transportando bienes frente a las costas del África oriental, y en este siglo una flota china también había llegado a estas mismas costas.

En todo el proceso de expansión de lo que se conoce como Occidente, que convertiría a Europa en la región dominante en el escenario

mundial desde el siglo XV hasta el XX, lo importante no serían la exploración ni los primeros contactos, sino el mantenimiento de estos últimos. Toda la apertura del África —el primer gran empuje de Europa en ultramar y el inicio de la era del dominio, el colonialismo y el imperialismo occidentales— mostró muchas de las características que definieron dicha expansión, y ayudan a explicar el extraordinario dinamismo de la respuesta europea. Una vez abierto un mercado, los portugueses podían movilizar grandes cantidades de capital y mano de obra para equipar expediciones posteriores con que explotar estos mercados recién descubiertos. A la primera nave en arribar le seguían docenas más, y un comercio sistemático y regular se convirtió en la norma. Este fue el caso del África y lo mismo sucedería en el océano Índico, que los portugueses también abrieron al comercio directo con Europa a finales del siglo XV. Pero ellos tampoco gozaron de su monopolio por mucho tiempo; incluso en la Costa del Oro, los intrusos de las grandes potencias navales europeas definitivamente habían quebrado su monopolio ya para la década de 1540. En ese momento, Europa, evidentemente, era única en su capacidad para movilizar capital y mano de obra por periodos muy largos. Este era el resultado de unas instituciones estatales vigorosas; de una clase mercantil en ascenso que tenía acceso al respaldo gubernamental; de mecanismos crediticios capaces de generar grandes cantidades de capital para inversiones de largo plazo; de una distribución razonable de la riqueza y de los ahorros debido al control de la natalidad mediante la práctica del matrimonio tardío y una bastardía limitada; y de un gran campesinado libre, recientemente liberado de la servidumbre y acostumbrado a responder a los incentivos salariales y a un mercado laboral libre.

Si bien esto explica por qué razón los siguientes siglos han sido denominados como el "Periodo Europeo" de la historia mundial, no explican del todo el desarrollo relativo del contacto de europeos y africanos. Esto, como veremos en el siguiente capítulo, tiene una estrecha correlación con la apertura del hemisferio Occidental a la conquista europea. Pero este no fue el único factor que influyó en dicho contacto. Además de un comercio pacífico en oro, esclavos, marfil y otros productos locales, los portugueses estaban igualmente interesados en la conversión. Al igual que el resto de la Europa meridional y

oriental, ellos estaban trabados en una letal lucha por la supervivencia con los musulmanes del Imperio otomano. Veían también una posibilidad de conversión especialmente allí en donde el Islam todavía no se había establecido plenamente, o aún no existía. Sus agentes ya habían llegado en la década de 1480 al Reino de Etiopía, en el África oriental, el único Estado cristiano independiente del África. En 1490 montaron una gran flota para apoyar a un pretendiente cristiano al trono wólof en Senegambia, que fracasó. En 1491 se enviaron misioneros cristianos al Reino del Congo, al sur del río del mismo nombre, y allí tuvieron más éxito e incluso en 1506 entronizaron como jefe de Estado a Affonso, un poderoso líder africano cristianizado. Sin embargo, los misioneros fueron expulsados en el lapso de una generación y el Congo regresó a sus creencias religiosas tradicionales. En 1514 enviaron misioneros al Oba de Benín, intento que terminó en un fracaso. Por último, deseando controlar los campos auríferos de Shona, en el África oriental, los portugueses prepararon una expedición de mil hombres en 1569, con misioneros inclusive, para así expulsar a los comerciantes suajilis islamizados y cristianizar a los mineros locales. La expedición subió por el río Zambeze hasta las minas, solo para ver cómo la mayoría de los europeos moría debido a la malaria, y a la expedición terminar en un completo fracaso.

El resultado de todos estos intentos portugueses de penetración y conversión no fue intencional: la creación de una clase mercante mestiza, afroportuguesa y libre (de Senegambia en el África noroccidental a Mozambique en la zona sudoriental) que reclamaba una identidad portuguesa y que adoptó el catolicismo pero que rechazaba, en cambio, la soberanía del Estado de Portugal. Algunas de estas comunidades no solo ocupaban asentamientos claves a lo largo de la costa, sino que, además, a menudo penetraban profundamente en el interior. Ellas colonizaron las sierras de Benguela, en Angola, e incluso crearon miniestados con seguidores africanos y ejércitos esclavos en el interior de Mozambique, en sus "haciendas" o *prazos*. A este modelo, a su vez, le siguió —en menor medida— la creación de grupos de comerciantes locales afroingleses y afrofranceses a lo largo de la costa occidental africana en los siglos XVII y XVIII. En cada caso se trataba de élites racialmente mixtas que contrajeron matrimonio

con miembros de las élites políticas africanas locales, que estaban profundamente involucradas con los Estados y las sociedades africanas regionales, y que ya no obedecían los mandatos de los Estados europeos que las habían fomentado.

El gran empuje en pos de cristianizar a los africanos, ya fuera mediante la conquista de grupos islámicos, ya mediante la evangelización y conversión de los pueblos de religión "primitiva", llegó a su fin. Esto, asimismo, significó el final de toda idea de una conquista y colonización reales del África. Esta aceptación forzada de la autonomía africana se debió a diversos factores. En primer lugar estaban las dificultades que había para mantener las tropas, los misioneros y burócratas en el entorno africano, debido a las elevadas tasas de mortandad europea a causa de la fiebre amarilla y la malaria. También estaba el equilibrio militar existente entre europeos y africanos. Aunque Europa controlaba los mares aquí, al igual que en cualquier otra parte del mundo posterior al año 1500, la rápida transmisión de las técnicas militares europeas y norafricanas por toda el África produjo que los Estados africanos usaran las armas de fuego e incluso la caballería, lo que hizo que fuera extremadamente difícil efectuar conquistas tierra adentro. Por último, la total hostilidad de dichos Estados y/o sus pueblos a toda intervención o actividad misionera, eventualmente destruyó las pocas ganancias militares que los portugueses obtuvieron, ya fuera en el África occidental u oriental. El respeto por la autonomía religiosa y política pasó, por ende, a ser la norma en los tratos entre ambos continentes, y los portugueses, así como los europeos que les siguieron, se vieron forzados a tratar con paz y respeto incluso con los numerosos grupos musulmanes de la región del Sudán occidental.

Esto no quiere decir que la llegada de los europeos a las costas africanas de los océanos Atlántico e Índico tuviera poco impacto sobre la sociedad y la economía internas del continente, ni mucho menos. Pero debe subrayarse que el impacto del arribo de los europeos por mar varió dependiendo de la naturaleza de la sociedad local, así como de sus contactos anteriores con el mundo no africano. En la región entre Senegambia y el Camerún, al igual que en el África oriental, fue un acontecimiento menos revolucionario que en las

regiones del Congo y Angola, en el África central. Esto se debió a la existencia previa de unos arreglos comerciales de larga duración a través del Sahara, cuyo alcance llegaba tan al sur como la ensenada de Biafra por el oeste, y a unas relaciones de larga duración con las comunidades mercantiles africanas a lo largo de toda la línea costera del África oriental. Aunque el transporte marítimo era más barato que el terrestre, no eliminó las relaciones tradicionales ni tampoco el movimiento constante de bienes al norte de África. Por ejemplo, los europeos solo llevaban una parte menor de la producción aurífera local por mar, incluso durante el apogeo del comercio de oro en el África occidental, pues la mayor parte siguió atravesando el Sahara. Y el impacto político del arribo de los europeos a esta zona tampoco fue muy profundo. El tráfico de esclavos, inicialmente, fue un movimiento menor de gente, con poca influencia sobre las guerras o las incursiones, en tanto que la incapacidad europea para conquistar todo territorio o enviar ejércitos limitaba su influencia sobre los eventos locales, sin importar cuánto se reorientaran las rutas comerciales. Así, el Imperio songhai, en la región del Alto Níger —el imperio más grande del África occidental—, quedó debilitado con el arribo de los europeos, pero fue en realidad destruido por una invasión marroquí desde el otro lado del desierto. En 1591, un revivido Estado marroquí no solo expulsó a los europeos de la mayoría de sus ciudades costeras, en cuyo transcurso incluso dio muerte a un rey portugués, sino que además se dirigió hacia el sur a través del desierto y arrebató Tombuctú a los songhai. El golpe destruyó a este imperio sudanés. Aunque unos Estados secundarios más pequeños perduraron en esta región, la caída del Estado songhai significó la desaparición de los grandes imperios en la zona hasta el siglo XIX.

Era claro que los comerciantes suajilis y árabes habían dominado las rutas comerciales del África oriental mucho antes del arribo de los portugueses. Aunque estos últimos se movieron agresivamente para controlar Mozambique, no pudieron ir más al norte en contra de estos comerciantes musulmanes ni tomar el Estado independiente en la isla de Madagascar, y se encontraron con que ni siquiera podían monopolizar el tráfico de oro en el mismo interior de Mozambique. Así, muchas redes comerciales tradicionales inicialmente no

se vieron afectadas por el contacto con los europeos, no obstante las actividades sumamente agresivas de estos.

Además, mientras sus dimensiones se mantuvieron pequeñas, tal como lo había sido durante la mayor parte del periodo anterior, el tráfico negrero atlántico tuvo un impacto relativamente limitado incluso sobre los mercados africanos internos de esclavos. Los estimados de todos los tráficos de esclavos hasta 1600 sugieren que el comercio atlántico solo tomó una cuarta parte de todos los que dejaban el África, y seguía siendo considerablemente más pequeño que el tráfico negrero transahariano. Fue recién en el siglo XVII que la ruta atlántica pasó a ser el tráfico esclavista dominante, dando cuenta de casi las dos terceras partes de todos los africanos que dejaban el continente. Hasta el año 1700, los esclavos no fueron el producto más valioso que los europeos sacaban del África occidental. La exportación más importante era más bien el oro, al que seguían el marfil, las pieles, pimienta y cera de abeja. Los esclavos aún no eran sino una pequeña parte del valor total de las exportaciones africanas. A finales del siglo XV, el comercio negrero atlántico involucraba el envío de no más de 800 a 2000 esclavos anuales, todos los cuales eran enviados al Portugal o a sus posesiones en las islas del Atlántico, como Madeira y Santo Tomé, las cuales comenzaron a usarlos para producir el azúcar desde 1455 hasta 1490, respectivamente. Se calcula que la extracción portuguesa de esclavos subió a unos 4500 al año en las primeras décadas del siglo XVI, al comenzar los envíos a Hispanoamérica. Este movimiento aún no era muy distinto, en volumen, del tráfico negrero que en ese entonces atravesaba el Sahara, o el que salía de los puertos del mar Rojo. Era también de una dimensión sumamente distinta que los casi 80.000 africanos anuales remitidos a América durante el apogeo del comercio negrero atlántico en la década de 1780 (véase el Apéndice, cuadro A.1).

Este volumen cambiante del comercio atlántico, así como la amplia variación de ecologías, economías y organización política en el África, en regiones donde se comerciaban los esclavos, fue lo que más influyó sobre el impacto que el comercio tuvo en este continente. Aunque los europeos podían aprovechar rápidamente el movimiento local de esclavos antes destinados al uso doméstico o a su exportación

por tierra al norte del África y a Oriente Medio, fue solo mediante la creación de nuevas rutas de caravanas y puertos que pudieron generar compras más numerosas de esclavos, y ofertas más constantes. Incluso a pesar de sus mejores esfuerzos por satisfacer los mercados africanos locales con los bienes que deseaban, ya fueran asiáticos, europeos, americanos o africanos, era imposible crear una gran oferta de esclavos si los grupos locales o los Estados y las comunidades traficantes del interior no deseaban participar. Esto explica la naturaleza diversa del origen de los esclavos, tanto en términos de cómo fueron tomados como desde dónde se les remitía.

Antes del siglo XVIII, la demanda americana era constante pero no superaba las ofertas locales, de modo que el precio de los esclavos fue relativamente estable. Esto significaba que los europeos podían adquirirlos entre el flujo regular de esclavos locales tomados en incursiones limitadas o como infractores de la ley en cualquier región dada, más las grandes cantidades que las guerras locales producían. En casi todos estos últimos casos, las guerras entre los africanos eran causadas por conflictos locales políticos, económicos o religiosos entre pueblos rivales. El subproducto de estas guerras era, claro está, los esclavos varones de los pueblos vencidos a los cuales se podía eliminar rentablemente mediante la emigración forzada. Este origen episódico de los cautivos de guerra explica las razones de por qué algunas regiones entraban y salían del tráfico atlántico a lo largo del tiempo, a menudo sin un incremento o disminución en la demanda europea de esclavos. De este modo, lugares tales como Senegambia repentinamente contaron con grandes exportaciones de esclavos en el periodo que corre entre las décadas de 1720 y 1740, durante unas guerras religiosas islámicas locales, solo para volver a un movimiento menor de los mismos durante varias décadas. Lo mismo sucedió en la Costa del Oro, en el golfo de Guinea, que no envió virtualmente ningún esclavo hasta las guerras de expansión asante después del decenio de 1680, que repentinamente hizo que miles de esclavos dejaran los puertos de la localidad.

Hubo otros casos, como el del Reino del Congo, al sur del río Zaire o Congo, que organizó rápidamente el tráfico de esclavos en una región que sólo tenía una esclavitud local limitada, y se convirtió

en un exportador constante de esclavos de su interior entre el siglo XVI y finales del XIX. Sus pueblos convirtieron las incursiones locales en una gran fuente de esclavos durante largos periodos. También estuvo el caso del Reino del Benín, que se hallaba bien situado para convertirse en un importante intermediario en el tráfico negrero local desde la ensenada homónima (también conocida como la Costa de los Esclavos): en 1516 decidió simplemente restringir la exportación de esclavos varones del reino y eventualmente cerró el tráfico por completo, justo cuando vecinos tales como el Reino de Dahomey, al igual que el Estado del Congo, se convertían en grandes comerciantes de esclavos y de largo plazo.

La mayoría de los investigadores coinciden en que después de mediados del siglo XVIII, la creciente demanda americana provocó cambios en la naturaleza voluntaria de la trata. Aunque los europeos no podían forzar a ninguna región a que iniciara el tráfico en contra de su voluntad —y fueron muchas las que permanecieron cerradas a él—, el precio cada vez más alto de los esclavos —impulsado por la creciente demanda americana, debida al consumo europeo cada vez más grande de los bienes americanos que aquellos producían— influyó vigorosamente sobre los acontecimientos africanos locales, allí donde el comercio de esclavos se encontraba bien arraigado. Las guerras a gran escala, en las cuales la obtención de esclavos para el tráfico atlántico era una cuestión principal, pasaron ahora a ser más comunes. Redes comerciales íntegras, particularmente en regiones como el Congo y Angola, así como la ensenada de Biafra, produjeron un volumen constante de esclavos para América, y gran parte de sus economías locales quedaron íntimamente ligadas a la oferta de esclavos para la economía atlántica.

La evolución del tráfico a lo largo de las costas occidental y oriental del África varió a lo largo del tiempo y según el lugar. La primera región que los portugueses encontraron al rodear el cabo Bojador y arribar al Sudán occidental, inmediatamente al sur del Sahara, era la zona conocida como Senegambia, la cual recibía su nombre de los ríos Senegal y Gambia, sus dos características más prominentes. Los portugueses concentraron sus esfuerzos en la zona al sur de cabo Verde y tendieron a enviar sus naves a comerciar al río Gambia. También

colonizaron las deshabitadas islas de cabo Verde en la década de 1460, zona que eventualmente produciría azúcar con trabajadores africanos esclavos. Algunos comerciantes portugueses individuales también se establecieron a lo largo del navegable río Gambia con bastante rapidez, y para finales del siglo XVII había surgido un poderoso grupo de comunidades afroportuguesas, conformadas por portugueses que habían contraído matrimonio con poblaciones africanas locales. En realidad este sería un patrón común para los portugueses, desde Senegambia hasta el África oriental, excepción hecha de sus colonias en las islas y de unas cuantas ciudades costeras claves. Solo las comunidades comerciantes mestizas afroportuguesas eran capaces de sobrevivir, dada la elevada mortandad que los europeos experimentaban, así como su incapacidad para conquistar el interior. Durante la mayor parte del siglo, los portugueses comerciaban aquí en pos del oro proveniente de los campos auríferos de Bambuk —en el interior de los ríos Gambia y Senegal—, pieles de los rebaños de ganado de las sabanas tierra adentro y otros productos locales junto con los esclavos, todos los cuales procedían tanto de la costa como de las sabanas del interior del Alto Níger. En estas costas de sabanas, los europeos trataban con Estados musulmanes largo tiempo ligados al Mediterráneo a través de las rutas de caravanas del Sahara. Para cuando arribaron los portugueses, el gran Imperio de Malí se había disuelto en Estados más pequeños dentro de la región de Gambia, en tanto que los sucesores —en Senegambia— del gran Estado wólof eran también comunidades agrícolas y comerciales muy pequeñas de hablantes de mandé.

Senegambia fue una zona de interés exclusivamente portuguesa solo durante los primeros dos siglos. Para el tardío siglo XVI, la región estaba siendo contactada por comerciantes ingleses y franceses con regularidad. Los primeros colonizaron la isla James, en el río Gambia, y los franceses se establecieron en la isla de San Luis, inmediatamente al frente del río Senegambia, en donde concentraron sus esfuerzos comerciales. Aunque las comunidades comerciales ribereñas afro-lusas sostenían ser católicas y portuguesas, para ese entonces eran del todo independientes de la madre patria y comerciaban libremente con todos los europeos, junto con todos los grupos locales

de comerciantes africanos. El comercio del interior estaba en manos de los pueblos jahaanke, que llevaban sus esclavos, marfil y otros productos locales de caravana, desde el alto Níger a los mercaderes ribereños, que a su vez los transportaban río abajo, a la costa. También compraban productos tales como hierro, textiles de algodón y nueces de cola para los mercados locales costeños, y llevaban de vuelta no solo productos importados de Europa sino también esteras, textiles y sal de mar producida en la costa para sus clientes del interior.

En este complejo de comercio local, de larga distancia e internacional, los esclavos no eran sino un solo elemento. Los que se llevaban aquí eran sobre todo cautivos de guerra, de modo que su movimiento tendía a ser más aleatorio que constante. Aunque se obtenían esclavos en las comunidades costeras, después de 1700 la mayoría de los que se vendían a los europeos provenían del interior. También eran definitivamente un producto derivado de una larga serie de guerras islámicas entre los Estados de la región del Alto Níger. Esto incluía la destrucción marroquí del Imperio songhai en la década de 1590 y las guerras locales resultantes, las cuales se extendieron hasta bien entrado el siglo XVII, así como a los movimientos de masas de los decenios de 1720 a 1740, y nuevamente entre los de 1780 y 1790, cuando unas yihad de fundamentalistas en el interior, que unos clérigos dirigieran contra líderes de orientación más laica, provocaron unas grandes guerras civiles en muchos de dichos Estados islamizados. Los europeos, asimismo, obtuvieron esclavos después de las sequías de la década de 1590, y de aquellas que nuevamente asolaron a la región entre 1639 y 1643. El siglo XVII y comienzos del XVIII marcaron el apogeo del tráfico de esclavos en Senegambia. Tan solo en el siglo XVIII, la zona entre estos dos ríos, Senegal y Gambia, produjo alrededor de 337.000 esclavos para el tráfico atlántico, aunque incluso en el XIX, el reducido tráfico de esta región todavía produjo más de 200.000 africanos para las plantaciones americanas.

Más al sur, los europeos finalmente se toparon con las zonas de bosque tropical en la región conocida como la costa de Alto Guinea o de Sierra Leona (desde la actual Guinea-Bissau a la meridional Sierra Leona). Aquí había desde numerosos miniestados hasta comunidades sin Estado que se regían localmente, y el Islam no se hallaba

tan arraigado en la cultura local. El principal producto en este territorio eran las nueces de cola, vendidas en los mercados interiores del África, pero los europeos se llevaban de esta costa cera de abeja, sándalo africano, marfil y oro, además de esclavos. Aunque la inmigración de los pueblos mane a la región produjo grandes cantidades de esclavos a mediados del siglo XVI, esta zona languideció como área exportadora de los mismos hasta las guerras religiosas musulmanas del siglo XVIII, cuando, finalmente pasaron a constituir la principal exportación. Fue, en efecto, a esta región, más que a Senegambia, a donde se enviaron las tropas vencidas de las guerras de la yihad. En la década de 1590 los portugueses establecieron un puesto comercial en Cacheu, en el extremo septentrional de esta costa, y para finales del siglo XVIII los franceses estaban en la isla de Gambia, en el estuario de Sierra Leona, en tanto que los ingleses habían abierto un puesto comercial en la isla Bunce. Esta región vendió unos 726.000 al tráfico atlántico de esclavos durante el siglo XVIII, el doble del número de los que provinieron de Senegambia. Estos esclavos de Sierra Leona representaban el 11% del total que dejó África en dicha centuria. Aunque en el siglo XIX, los ingleses desembarcaron en esta costa a los africanos repatriados que habían sido llevados por el tráfico ilegal, lo cierto es que la emigración forzosa continuó siendo la norma en esta región, puesto que el tráfico negrero perduró en sus costas hasta la década de 1840.

Inmediatamente al sur y directamente al oriente de esta zona se hallaban las llamadas Costas del Grano y de Marfil (lo que incluye a los Estados actuales de Liberia y Costa de Marfil), que a diferencia de las zonas costeras anteriores con que los europeos se toparon, tenían pocos puertos decentes o playas viables en que desembarcar. La Costa del Grano tomó su nombre de la malagueta producida en la región, en tanto que Costa de Marfil fue desde muy temprano un gran exportador de este producto, obtenido de los rebaños locales de elefantes. Para el siglo XVIII, la pimienta ya no tenía importancia entre las importaciones europeas y los rebaños de elefantes se habían agotado. Así, el tráfico internacional era sumamente pequeño en esta región y los europeos llevaron relativamente pocos esclavos cogidos en esta costa. Sin embargo, incluso aquí, las yihad fulanis, en pos de

la pureza religiosa islámica en los reinos de Futa Yallon, durante el periodo que corre entre la década de 1720 y la de 1740, produjeron una exportación de esclavos significativa en esta costa que, por lo demás, era poco visitada, puesto que la región se hallaba integrada de modo más íntimo con las rutas de caravanas del interior que se desplazaban de norte a sur. Pero el tráfico de esclavos ya había llegado a su fin en esta región para finales del siglo XVIII, y ella, en realidad, sería otra importadora neta de los esclavos previamente exportados, a medida que los emigrantes afroamericanos de Estados Unidos comenzaron a establecerse en la región de Monrovia en 1822.

El bosque tropical continuaba hacia el sudeste a lo largo de la costa, desde la actual Sierra Leona central hasta la llamada Costa del Oro (Ghana), donde las tierras abiertas de la sabana cortan los bosques tropicales y llegan nuevamente al mar, en lo que se conoce como el "Corredor del Benín". Para los europeos, la Costa del Oro, inicialmente fue la más atractiva de estas zonas, fundamentalmente debido a lo fácil que era establecer contacto con los campos auríferos akan de Begho, en el río Volta. Aquí había buenos puertos y playas donde desembarcar, y debido al comercio de oro los europeos rápidamente levantaron unos veinticinco fuertes de piedra. A diferencia de los "fuertes" abiertos usados para el comercio regular y el tráfico de esclavos por doquier en las costas africanas, y que en realidad eran puestos comerciales o "factorías", estos centros de comercio del oro estaban todos fortificados para proteger el metal de las incursiones de otros europeos. En la costa africana no había, en efecto, ningún fuerte que no contara con la aprobación, a menudo formal, del Estado o comunidad local, al cual frecuentemente se pagaban impuestos y de quien se obtenían las provisiones y el acceso a las rutas comerciales del interior. El primero de estos fuertes en ser construido fue el de San Jorge de la Mina (Elmina) en el siglo XV. Para el siglo XVIII la región estaba salpicada de fuertes de las grandes potencias europeas, así como de las menores de la Europa septentrional. Los europeos libraron varias batallas por el control de estos estratégicos lugares entre las décadas de 1630 y 1720, y muchos de ellos cambiaron de manos en varias ocasiones. Para el tardío siglo XVII predominaban los ingleses y los holandeses, en tanto que franceses y portugueses

habían quedado mayormente marginados del comercio de la Costa del Oro. Esta fue una zona casi exclusivamente de exportaciones de oro hasta la década de 1680, pero la caída en el arribo de este producto a la costa —aunque tal vez no de la producción aurífera local— y las guerras debidas al surgimiento de los Estados locales akwamu y asante en el siglo XVII, también suministraron esclavos para su exportación después de 1680. Para finales de este siglo, el valor de los esclavos se iba aproximando al de todas las demás exportaciones, a las que superó en el siglo XVIII. Esta zona era tan importante por su oro y sus esclavos, que tanto la Real Compañía Africana de Inglaterra como la Compañía de las Indias Occidentales (CIO) de Holanda, tenían aquí su sede principal en el África: la segunda en Elmina, la cual había tomado de los portugueses a finales de la década de 1630, y la primera a diez millas de distancia, en el castillo de Cape Coast (Ghana). En el siglo XVIII unos 645.000 esclavos fueron enviados al tráfico desde esta costa, lo que representaba el 10% de los emigrantes del África occidental, pero virtualmente ningún esclavo fue enviado desde esta costa después de 1800.

La Costa del Oro, asimismo, fue una de las primeras regiones africanas en adaptar los cultivos americanos a las condiciones del África. Si de un lado el tráfico negrero llevó una serie de trabajadores, plantas y enfermedades a América, del otro también transportó muchas plantas nuevas de América al África. En este sentido, la introducción de cultivos alimenticios americanos en el continente africano revolucionó la producción de alimentos, tanto como la papa americana lo haría en Europa y el Asia. La mandioca y el maíz fueron introducidos en África a comienzos del periodo del tráfico negrero. La primera, que se originó en el Brasil, tuvo un impacto revolucionario sobre la agricultura de selva, suministrando un nuevo y crucial cultivo alimenticio, ideal para ella, y del cual, además, podía confiarse para que alimentara y mantuviera poblaciones más densas. El maíz, a su vez, pasó a ser un cultivo importante para la nutrición en la sabana. De igual manera, se introdujo otras plantas americanas como el tabaco, el cacao y el maní, muchas de las cuales se convertirían en importantes cultivos comerciales de exportación del África en siglos posteriores.

A continuación, hacia el este, a lo largo de lo que en inglés se conocía como la región de la *Lower Guinea Coast* (Costa Baja de Guinea) se hallaban las dos ensenadas (definidas como una amplia bahía formada por una curva en la costa) del Benín y de Biafra, a cada lado del delta del Níger. Juntas dieron forma a una de las regiones de toda el África donde más se comerciaron esclavos. Los contemporáneos conocían a la costa definida por la ensenada de Benín como la Costa de los Esclavos (los actuales Togo, Benín y Nigeria occidental). Las tres potencias dominantes en la región fueron los reinos de Benín y Dahomey, cerca de la costa, y el Imperio de Oyó, de los yoruba, en el interior, directamente hacia el norte del puerto de Lagos. Esta zona se hallaba bien conectada con las rutas de caravanas saharianas y contaba con grandes organizaciones estatales que se remontaban al menos hasta el siglo XI d. C. Lo fascinante de los desarrollos locales es el contraste que los dos Estados claves de Dahomey, al oeste, y Benín, en la parte oriental de la ensenada de Benín, mostraron en su respuesta al tráfico de esclavos. En el primero de ellos dos, el Estado controlaba el puerto de Ouidah y lo usó para dominar los movimientos de los esclavos locales. El tráfico negrero fue en un principio un monopolio regio, y fue fuertemente gravado por el Estado incluso en su fase no monopólica. Los yoruba, a su vez, también quedaron íntimamente ligados al comercio de esclavos cuando la caballería oyó venció a los mosqueteros de Dahomey en 1730. Los yoruba derivaron una riqueza significativa del tráfico, por lo que abrieron su propia salida al mar en Porto Novo. Sus exportaciones de esclavos alcanzaron su apogeo en el decenio de 1780. En cambio el reino más al este del Benín había prohibido la exportación de esclavos varones ya en 1516, embargo que mantuvo vigente hasta el siglo XVIII. En lugar de ello intercambiaban las armas de fuego y otros productos europeos exportando marfil, pimienta, textiles de algodón (usualmente para consumo africano) y cuentas.

Los sistemas comerciales de Dahomey y de Oyó fueron tan eficientes que la ensenada de Benín se convirtió en la segunda zona más grande de comercio de esclavos del África. En el siglo XVIII, por ejemplo, la región despachó alrededor de 1.200.000 esclavos, esto es el 18% del total que entregó el África occidental en este periodo, y al

siguiente siglo remitió otros 421.000 esclavos. En realidad, se trató de la región del África occidental más activa al norte del ecuador, y sus remesas de esclavos no terminaron sino en la década de 1860. Aunque la guerra a menudo era una fuente principal de esclavos en estas dos regiones, tal como lo mostrara el colapso del Imperio Oyó a finales del siglo XVIII, cuando los esclavos yoruba inundaron el mercado ella no era el mecanismo primario con que se les obtenía. Dada la naturaleza de largo plazo y sumamente constante de las exportaciones de esclavos procedentes de esta región, resulta evidente que la trata obtenía estos a partir de las incursiones sistemáticas efectuadas en la frontera, así como de fuentes religiosas, judiciales y políticas locales a todo lo largo de las rutas comerciales del interior

El área entre el delta del río Níger hacia el este, y la costa de Camerún, que origina la llamada ensenada de Biafra (las actuales Nigeria oriental y Camerún), ya era una zona comercial bastante desarrollada incluso antes del arribo de los europeos. Los pueblos locales igbo e ibibio (efik) contaban con asentamientos urbanos costeros de hasta dos mil personas en los deltas de los ríos Níger y Cross, que sustentaban importantes industrias pesqueras y navieras, lo que incluía canoas de hasta ochenta remeros. Estos comerciantes en botes operaban a lo largo de los ríos y estuarios locales formados por estos deltas, dedicándose, además, al comercio de cabotaje. Aunque gracias a estas viejas tradiciones de intercambio hubo mucho contacto comercial con los europeos, esta zona no sería un participante importante en el tráfico atlántico de esclavos sino hasta después de mediados del siglo XVII. Pero al igual que en Benín, al este, los pueblos locales, que estaban organizados en grupos y sistemas de clanes no más complejos que las asociaciones de aldeas múltiples, desarrollaron unas extensas redes pacíficas de intercambio con las cuales conseguir esclavos en grandes zonas del interior. Y pronto también fundaron miniestados a lo largo de la costa, en sus principales pueblos comerciales de Bonny y Nuevo Calabar, en el delta del Níger y en los tres poblados que llegaron a conocerse como Calabar o Viejo Calabar, en el delta del río Cross, al este. Los igbo controlaban el comercio del interior, y estaban organizados en asociaciones religiosas y de comerciantes. En el siglo XVIII, estos puertos en los ríos Cross y Níger despachaban casi

el mismo número de esclavos para América que los comerciantes del Benín: 1.200.000 esclavos. Pero aunque en el siglo XIX le sumaron otros 353.000 africanos al comercio atlántico, para finales de la década de 1830 ya le habían puesto fin a toda trata seria, varias décadas antes de que terminara en la ensenada de Benín.

Desde la ensenada de Biafra hacia el sur había largas extensiones de costa ligeramente deshabitada que tenían poco atractivo para los europeos, aunque frente a las costas de Gabón se alzaban las islas de Santo Tomé y Príncipe, justo en el ecuador. Estas tierras volcánicas y fértiles del golfo de Guinea fueron colonizadas por los portugueses en la última década del siglo XV, y para el decenio de 1520 eran importantes productoras de azúcar en plantaciones que tenían como base el trabajo esclavo. Pronto reemplazaron a Madeira como el principal productor portugués de azúcar antes del decenio de 1580, cuando la producción azucarera brasileña comenzó a dominar las importaciones europeas. A pesar de todo, Santo Tomé retuvo su importancia después de la decadencia del azúcar, no solo porque fue una importante estación de aprovisionamiento para los portugueses y otros negreros europeos, sino también porque fue un centro principal de colonos portugueses que ejercieron una influencia considerable sobre las actividades lusas en la región Congo-Angola. Ellos no solo se dedicaron a un importante comercio costero local con los africanos, sino que a menudo alojaron esclavos para su exportación subsiguiente a América. Por ejemplo, en 1510 entre 5000 y 6000 esclavos fueron retenidos en la isla para su transbordo al Nuevo Mundo. Se calcula que estas islas absorbieron a casi 64.000 esclavos africanos en el siglo XVI y otros 24.000 en el XVII. Con la abolición del comercio atlántico de esclavos, ellas figuraron entre las más notorias importadoras de trabajadores contratados cuyos servicios eran definidos, para comienzos del siglo XX, como una esclavitud embozada. Sus grandes plantaciones de café y cacao en el tardío siglo XIX importaron un promedio de cuatro mil trabajadores anuales, la mayoría de ellos de Angola, los cuales habrían de cumplir contratos de cinco años, aunque pocos de ellos fueron alguna vez repatriados.

A pesar del volumen de esclavos despachados desde el África occidental, la fuente individual más importante de los mismos para

América, entre el siglo XVI y finales del XIX, sería más bien el África Central (Gabón, el Congo y Angola). Esta era una región que se hallaba bien colonizada para finales del primer milenio, y que ya contaba con una floreciente industria minera del cobre. Para 1400 podía encontrarse una cultura y un mercado comunes a lo largo de la mayor parte de la cuenca del río Congo. Allí surgió un gran imperio en este mismo periodo llamado Congo, el cual habría de conformar el Estado más grande del África central en cualquiera de sus costas. Otros dos grandes Estados iban surgiendo en la región para cuando los portugueses arribaron a ella en el tardío siglo XV: el Reino de Loango, en la costa norte del río Congo, y el de Tio, tierra adentro y río arriba con respecto a los otros dos Estados ya mencionados, con su centro en Melbo Pool, un cuerpo de agua bastante entrado el río Congo. Por último, el Reino de Ndongo apareció bien al sur después de 1500, cerca del puerto que los portugueses construyeron en Luanda.

En el África central, los portugueses asumieron un papel sumamente activo en la política local desde el principio, e hicieron su mayor esfuerzo controlador en la parte occidental del continente. Se enviaron misioneros y técnicos a la corte de los reyes del Congo, y, si bien convirtieron temporalmente a la familia real, su mayor éxito fue con el príncipe Affonso, que asumió el trono en 1506. Gobernante muy dinámico, él no solo amplió su territorio sino que además se asoció estrechamente con los portugueses, pagándoles su respaldo y asistencia con la venta de marfil, cobre y esclavos. Affonso había monopolizado el tráfico de esclavos para la década de 1520 y prohibido la exportación de toda persona del Congo. También hizo del catolicismo la religión estatal, e incluso logró que Roma nombrara un obispo local. Pero gran parte de este esfuerzo de conversión eventualmente fracasó, aunque la asociación portuguesa con el Estado mantuvo su vigor; así, los lusos enviaron un ejército en 1658, cuando el Congo fue invadido por los llamados pueblos jaga, para restaurar al rey y expulsar a los invasores, lo que tomó siete años. Pero también apoyaron al Reino Ndongo cuando este venció a un ejército del Congo en 1556, y poco después lograron conseguir el derecho a establecer el puerto de Luanda y el pueblo fortificado de Massangano, en el interior de Angola. Pero las lealtades cambiaban rápidamente en el

África centro-occidental, y los portugueses apoyaron a los imbangala tanto contra los ejércitos del Congo como de Ndongo cuando crearon su propio Estado en Kasanje.

Sin embargo, los africanos podían utilizar estas alianzas políticas tan bien como los portugueses. Al arribar los holandeses en 1641, los tres Estados —Congo, Ndongo y Kasanje— se les unieron y en 1648 Ndongo asedió el último puesto de avanzada de Portugal en Massangano. Pero entonces el arribo de una armada portuguesa desde el Brasil expulsó a los holandeses, y en 1665 Portugal derrotó al Estado Congo en la batalla de Ambula. Si bien el Estado Congo volvió a expulsarles nuevamente unos cuantos años más tarde, las guerras civiles internas finalmente causarían el colapso del Imperio a comienzos del siglo XVIII.

A lo largo de todos estos intentos, los portugueses fueron estableciendo colonos en Luanda y luego muy al sur, en Benguela. A partir de estas tentativas y de los comerciantes locales que se desplazaban al interior surgió la más grande de las comunidades afroportuguesas del África occidental. Aunque unos clanes de comerciantes africanos controlaban la mayor parte del comercio inmediatamente al norte de Luanda y en la cuenca de Zaire, la mayor parte del mismo, desde Luanda hacia el sur, estaba en manos de estos mercaderes afroportugueses, por lo menos a lo largo de la costa y en forma moderada hacia el interior. Aunque estos comerciantes de antecedentes mixtos estaban dispuestos a tratar con todos los europeos, la fuerte presencia política y militar de los portugueses garantizaba un mínimo de lealtad. Así, la mayor parte de las actividades esclavistas francesas, holandesas y británicas se dieron al norte de Luanda, destacando los puertos de Ambriz y Loango, en tanto que los portugueses dominaban hacia el sur. Aunque el control de la costa influía en quién llevaba los esclavos, los pueblos del interior que se los suministraban podían muy bien vendérselos a quien fuera de su preferencia, especialmente dada la duración de la navegación por el río Congo, lo que hacía que fuera un destino razonable para la mayoría de las regiones del interior. Fueron los ovimbundos quienes controlaron, a partir de la década de 1790, las rutas de caravanas del interior para toda África central, incluso en las regiones de Luanda-Benguela. Pero debemos,

asimismo, subrayar que aquí los portugueses penetraron en mayor profundidad que en ninguna otra parte del África occidental, de modo que para el tardío siglo XVIII habían incluso comenzado a establecerse en las sierras de Benguela. Esto tuvo como resultado un extraordinario volumen de compra de esclavos. Para finales del siglo los portugueses estaban despachando 16.000 africanos al año de los puertos angoleños, cifra que ascendería a 18.000 en la primera década del siglo XIX.

Desde el periodo más temprano, la costa de Loango, a su vez, resultó ser una región importante tanto para las actividades esclavistas británicas como para las francesas. Pero fue en el siglo XVIII que esta región al norte del río Congo pasó a ser la principal zona comercial de estos dos grandes tratantes. A comienzos del siglo los franceses estaban tomando 3600 esclavos al año, y para la década de 1790 promediaban los 12.800 cautivos anuales. La experiencia inglesa fue similar, comenzando la centuria con movimientos anuales de 2600 esclavos y subiendo a 11.600 al año para el decenio de 1780. A pesar de todos los esfuerzos realizados por los portugueses para cerrar esta zona crucial a otros europeos, estas dos naciones por sí solas tomaron más de un millón de africanos de la costa de Loango entre 1700 y 1807, lo que hizo que fuera, para ambas naciones, la zona más importante de esclavos africanos del siglo XVIII.

El volumen de esclavos que dejaban las costas del Congo y de Angola fue tan constante que tiene que haber tenido su origen en iniciativas tanto políticas como militares. Los prisioneros tomados en la guerra, los aldeanos cogidos en incursiones de baja intensidad efectuadas en zonas no fortificadas, y las personas condenadas por sus respectivas comunidades por razones económicas o religiosas, abastecieron todos un movimiento constante de esclavos. Estas dos regiones enviaron alrededor de 2.500.000 esclavos al tráfico atlántico en el siglo XVIII (hasta 1810), 1.300.000 de los cuales fueron llevados por los portugueses, en tanto que otro 1.300.000 fueron transportados después de 1811. Los 3.800.000 esclavos obtenidos entre 1700 y la década de 1860 representaban el 40% del total estimado de africanos, que el tráfico atlántico de esclavos remitiera del África oriental y occidental a lo largo de toda su existencia, lo que incuestionablemente

hizo del Congo y de Angola la zona productora de esclavos más importante del continente, desde sus primeros días hasta el final del comercio negrero atlántico.

El tráfico de esclavos se desarrollaría tardíamente en el África central oriental (Mozambique), a pesar que los portugueses penetraron allí con igual rapidez y en forma tan omnipresente como lo hicieron en Angola. Dado el mayor tiempo que tomaban las vías marítimas, la apertura del África oriental al comercio negrero atlántico necesitaba que los esclavos tuvieran un precio lo suficientemente elevado como para justificar el coste extra y la mayor mortandad sufrida en esta trata. Lo que inicialmente atrajo a los portugueses a estas costas fueron el oro y su ubicación geográfica. La existencia de una gran producción aurífera en las sierras de Shona, al sur del río Zambeze y al oeste de la costa, fue lo que inicialmente movió a los portugueses a arrebatarle este oro a los comerciantes suajilis islámicos, que habían dominado su exportación por varios cientos de años antes que ellos arribaran en gran número a comienzos del siglo XVI. En el año 1505 los portugueses se establecieron en el poblado musulmán de Sofala y en 1508 ya estaban en la isla de Mozambique, la que fortificaron y convirtieron en su residencia principal en la costa, además de implementar un puerto de aprovisionamiento principalísimo de las flotas de las Indias orientales. Durante las siguientes décadas incursionaron en todos los poblados musulmanes de la costa, tan al norte como Mombasa, pero finalmente entablaron tratos pacíficos con las redes comerciales islámicas hacia la década de 1520.

Los portugueses, inicialmente, se concentraron en el comercio del oro y remitieron grandes cantidades a la India, para pagar las importaciones europeas de especies y otros bienes asiáticos. Pero jamás lograron controlar del todo los campos auríferos o las exportaciones de oro. Sin embargo, sí abrieron una nueva exportación de marfil a la India, que había sido de limitado interés para los comerciantes musulmanes antes de su arribo. Los naufragios y las deserciones pronto crearon comunidades locales de afroportugueses, tal como ya había sucedido en el África occidental, y para la década de 1560 todos los puertos desde Mombasa hacia el sur contaban con estas poblaciones de residentes portugueses, muchos de los cuales se habían

desplazado tierra adentro y contraído matrimonio con los grupos locales. Todas estas comunidades semiautónomas establecieron lazos comerciales con musulmanes y no musulmanes por igual. Por último, las importantes necesidades de aprovisionamiento de las flotas, que en ocasiones llevaban más de un millar de portugueses a la isla de Mozambique de un solo golpe, promovieron también la integración del Portugal en las redes comerciales islámicas que ya existían antes de su arribo.

En la década de 1560, las misiones jesuitas estaban en los campos auríferos intentando convertir a los pueblos mwene mutapa, aunque con relativamente poco éxito. Pero los portugueses penetraron en el interior en el decenio de 1570, usando como punto de partida al puerto de Quelimane, en la boca del río Zambeze. En esta década se organizaron varios ejércitos de conquista reclutados en Europa, pero al final resultó que los campos auríferos eran demasiado dispersos y los Estados locales demasiado pequeños y numerosos como para conquistarlos. La malaria, la muerte de los caballos y las armas de hierro de los africanos detuvieron a la mayoría de estas expediciones formales. Pero los portugueses dejaron tras de sí dos fuertes en Sena y Tete, varios cientos de kilómetros tierra adentro, establecieron sólidas relaciones con la mayoría de los grandes Estados regionales africanos y se convirtieron en un actor dominante a lo largo de todo el río Zambeze y la mayor parte del interior, ya fuera con sus propias tropas o con sus aliados afroportugueses.

Aunque los portugueses mantuvieron su fuerza en la costa, fueron los afroportugueses los que colonizaron exitosamente el interior. Esta era una comunidad sumamente dinámica, y a partir del siglo XVII estos inmigrantes de antecedentes mestizos comenzaron a labrar grandes latifundios en el valle del río Zambeze que pronto semejaron miniestados, con sus seguidores y ejércitos de esclavos africanos. Estos señores, a los que se conocía como *prazeros* (llamados así por sus mercedes de tierras o latifundios, denominados *prazos*), dominaron el interior de Mozambique hasta el siglo XIX. También establecieron una base europea extraordinariamente tenaz en la costa del África oriental, que ningún otro competidor podía siquiera equiparar o eliminar.

El monopolio que los portugueses tenían del océano Índico llegó a su fin en el siglo XVII, lo que tuvo grandes efectos sobre sus posesiones en el África oriental. La pérdida de Ormuz y Mascate, sus fortalezas en el golfo Pérsico, en 1622 y 1648, ante los asaltos inglés e islámico, respectivamente, quebró su poder en este océano, tras lo cual se vio el arribo masivo de las potencias extranjeras al canal de Mozambique. Las incursiones turcas a lo largo de la costa en el tardío siglo XVI hicieron que los portugueses fortificaran Mombasa, pero este puerto cayó con los omaníes en 1698 y los primeros abandonaron sus puertos y mercados septentrionales. El arribo de holandeses e ingleses en la década de 1590 y comienzos del siglo XVII produjo un estado de guerra constante hasta mediados de ese siglo, al firmarse la paz con ambos países. El mismo Mozambique resistió cuatro grandes asedios de parte de los omaníes y los holandeses, el último de los cuales llegó a su fin en 1608. En efecto, Mozambique y todas las ciudades portuguesas en el África oriental fueron las únicas posesiones de Portugal en este continente que lograron resistir exitosamente a la conquista holandesa en la primera mitad del siglo XVII. Los portugueses lograron retener la costa al sur del cabo Delgado contra todos los que llegaron a la zona en los siglos XVII y XVIII, e incluso revivieron el tráfico de oro con nuevos hallazgos al norte del río Zambeze en este último siglo. Ellos desarrollaron un gran comercio internacional desde Quelimane, en el delta del Zambeze, hasta Lorenço Marques, en el extremo lejano de la bahía de Delagoa, al sur, y por el interior a lo largo del valle del río Zambeze, importando telas y cuentas de la India oriental como pago por el oro y el marfil exportados. En reconocimiento a su creciente comercio e importancia, Mozambique fue finalmente separado del virreinato goano de la India portuguesa, convirtiéndosele en una colonia independiente en 1752.

Aunque la esclavitud estaba presente en todos los grupos africanos y europeos que vivían en el África oriental y los ejércitos de esclavos eran algo común, el comercio internacional de los mismos en esta costa solo se inició a mediados del siglo XVIII, cuando se les envió a la isla francesa de Reunión (Île de Bourbon), en el océano Índico. El primer puerto en dedicarse a este comercio fue el meridional de Inhambane, que despachaba unos 1500 esclavos al año en la década

de 1760 y unos 3000 africanos dos décadas más tarde, lo que hizo que fuera la segunda exportación más valiosa de este puerto, después del marfil. Aunque este tráfico internacional de esclavos a las colonias europeas del océano Índico se inició a mediados del siglo XVIII, los cargamentos enviados a América no se realizarían formalmente sino hasta el siglo XIX. A finales del siglo XVII y comienzos del XVIII hubo algunos intentos franceses e ingleses de abastecer a sus Indias Occidentales con esclavos de Mozambique, pero el volumen constante de los envíos a América recién se plasmó en el siglo XIX. Las primeras naves reportadas de Mozambique en llegar a Río de Janeiro —que sería su principal puerto de arribo en América hasta mediados del siglo XIX— llegaron a la ciudad en marzo de 1797. Pero apenas otras trece más fondearon en Río en 1811 y solo promediaban 272 esclavos por nave, en comparación con el doble en los buques provenientes del Congo y de Angola. Aun más, la mortandad de los esclavos durante la travesía era extremadamente alta y promediaba el 24%, cuando la mortandad global en las naves que arribaban del África occidental era de 9%. Está claro que estos todavía eran viajes experimentales de unos cuantos capitanes emprendedores, que debían aprender cómo entregar esclavos eficientemente desde el África oriental, o que todavía no encontraban más que unos cuantos esclavos que llevar a América.

Pero la combinación de unas severas sequías entre 1790 y 1830 con unas grandes emigraciones de bandas guerreras a lo largo de la mayor parte del África oriental, desde la región del Transvaal hasta al sur de la bahía de Delagoa, perturbó severamente a las economías y formaciones políticas de las regiones del interior de Mozambique y promovió la captura de esclavos. Esto coincidió con una demanda siempre creciente de esclavos y la consiguiente duplicación de los precios locales en el mercado africano. En respuesta a dicha demanda, después de 1811, el gobierno portugués permitió el comercio libre de los esclavistas brasileños con todos los puertos del África oriental, a resultas de lo cual 85 de las 430 naves negreras que arribaron a Río de Janeiro entre 1825 y 1829 provinieron de Mozambique. Estas naves llevaban más de 48.000 esclavos con un promedio de 569 de ellos por nave (en comparación con un promedio global de 410 por nave

que arribaba de Angola) y su mortandad en alta mar, si bien seguía siendo alta, había caído a 12%, esto es apenas el doble del 6% de mortandad que por entonces experimentaban los cargueros del África occidental. Esta mortandad reflejaba los diferentes periodos pasados en alta mar entre el África occidental y oriental, tomando los que provenían de esta última zona sesenta días en promedio, en comparación con apenas treinta y tres para los que salían de Angola. Además ahora la especialización de los puertos era asimismo evidente, siendo Quelimane, en el delta del Zambeze, el segundo puerto más grande de salida al Brasil con 31 naves, a lo que seguía la isla de Mozambique con sus 44 naves de esclavos. Los puertos meridionales alrededor de la bahía de Delagoa también estaban representados, pues Lorenço Marques (Maputo), en el extremo meridional, enviaba siete naves, e Inhambane, en su extremo septentrional, organizaba cuatro expediciones esclavistas. Se calculaba para finales de la década de 1830 que un promedio de unos 10.800 esclavos seguían siendo despachados frente la costa.

Si bien Mozambique había enviado unos 90.000 esclavos a las islas del océano Índico y a América antes de 1811, después de dicha fecha, 386.000 africanos orientales entraron al Atlántico y fueron forzados a emigrar a América. Esto significaba que en el siglo XIX Mozambique era el tercer proveedor más grande de esclavos —por delante de Biafra y apenas detrás de Benín—, pues daba cuenta del 14% de los que fueran despachados en dicho siglo desde el África.

Como vemos con este examen de la evolución del tráfico de esclavos en las costas del África, el comercio atlántico se desarrolló con relativa lentitud a lo largo de un extenso periodo. Durante los primeros tres siglos, el volumen de los cargamentos fue relativamente bajo y el tráfico simplemente aprovechaba los tradicionales mercados internos de esclavos del África, y los obtuvo en las fuentes locales tradicionales. De este modo fueron, sobre todo, prisioneros de guerra los que llenaron las bodegas de los negreros americanos, aunque sí hubo algunos africanos que por diversos motivos habían sido condenados a la esclavitud en su sociedad local, así como grupos de campesinos desprotegidos a pequeña escala. En estos dos o tres primeros siglos de la trata, fueron principalmente las personas que vivían a cincuenta

millas de la costa las que resultaron transportadas al otro lado del Atlántico. Pero la creciente demanda americana y el alza subsiguiente de los precios incrementaron el movimiento de esclavos en los siglos XVIII y XIX. La trata atlántica de esclavos se convirtió, entonces, en un comercio cualitativa y cuantitativamente distinto de lo que había sido. El movimiento anual de esclavos creció continuamente en el Atlántico durante la segunda mitad del siglo XVIII, y para la década máxima (1780) alcanzó el nivel de 80.000 despachados al año. Este movimiento creciente hizo que se produjeran unos cambios significativos en el suministro de esclavos. Regiones tales como la ensenada de Benín y de Biafra, o la zona Congo-Angola desarrollaron ahora un comercio de más larga distancia en pos de esclavos procedentes del interior. Surgieron así redes comerciales tan solo para llevar a los esclavos a la costa en forma más regular. La naturaleza esporádica de la guerra, asimismo, no bastaba ya como fuente de esclavos. Ahora, constantes incursiones en las diversas fronteras agrícolas abiertas pasó a ser la norma en áreas escogidas, y un lento abandono de los campos desprotegidos comenzó a darse en respuesta a la nueva intensidad del tráfico atlántico. Las fuentes de los esclavos se desplazaron más tierra adentro aún, y una parte mayor de la población del África occidental y oriental quedó involucrada en la trata.

La creciente intensidad del tráfico, que seguiría siendo un gran movimiento de esclavos hasta las décadas de mediados del siglo XIX, comenzó a distorsionar claramente los patrones tradicionales del gobierno y el comercio en ciertas regiones escogidas del África. Como vimos, regiones íntegras tales como Senegambia o la Costa del Oro, simplemente dejaron de comerciar esclavos en el siglo XIX, a medida que los grupos locales se involucraban en otras ocupaciones o se rehusaban a tomar parte en este comercio en particular. Otras, como las poblaciones en las tierras portuguesas del África oriental, se hallaban en medio de un masivo cambio ecológico y político, lo que produjo muchos esclavos sin importar su demanda en América o el océano Índico. Pero en zonas tales como la ensenada de Biafra o el Congo y Angola no hubo ningún desastre, lucha dinástica o bandas guerreras emigrantes locales, que crearan un grupo lo suficientemente grande de esclavos como para mantener el flujo de salida constante

de africanos que estas costas experimentaron. Los Estados traficantes debían, por ello, dedicarse a efectuar incursiones sistemáticas para abastecer la demanda constante de esclavos, y puede decirse que al hacer esto, el tráfico atlántico de esclavos finalmente influyó sobre la evolución de las sociedades locales, en varias formas importantes. Obviamente, algunos campos agrícolas viables dentro de muchas de estas regiones exportadoras quedaron abandonados debido a las incursiones que se hacían en contra de campesinos indefensos. El tráfico, asimismo, cobró tanta importancia que algunos grupos estaban dispuestos a dedicarse a la guerra para satisfacer la demanda de los bienes importados que los esclavos producían.

Dicho esto, lo cierto es que este impacto no fue uniforme por toda el África, sino que varió más bien por localidad. Por lo general, la mayoría de los estudiosos coincide en que solo una o dos de las grandes guerras civiles o entre Estados, producidas durante el tardío siglo XVIII o el temprano XIX, podrían haberse visto influidas por esta demanda de esclavos, en tanto que el resto queda mejor explicada con los problemas sucesorios usuales en regímenes altamente centralizados, la emigración de pueblos con el fin de conquistar nuevos recursos, o los conflictos por el control de territorios y economías. Además, hubo un tráfico interno de esclavos tanto antes como después del fin de la trata atlántica, e incluso a menudo se los usó —al lado de trabajadores libres— para producir el aceite de palma en las primeras décadas del siglo XIX, cuando la exportación de humanos iba siendo reemplazada por la exportación de este producto. El final del comercio americano no puso fin a la esclavitud en el África. Y su fin tampoco destruyó la economía de ninguno de los grandes Estados africanos o su fuente principal de riqueza. La mayoría de los grandes Estados del África occidental logró compensar la pérdida de la venta de esclavos volviéndose al aceite de palma o a otras exportaciones, produciendo a menudo más rentas con que comprar bienes industriales importados cada vez más baratos de lo que había sido posible durante la era de la trata. Debe, además, recordarse que el comercio internacional solo conformaba una pequeña parte de la economía africana, y que el mercado interno daba cuenta de un porcentaje mucho mayor de la producción y el intercambio nacionales.

Hasta las caravanas de esclavos llevaban marfil y otros bienes a la costa, y regresaban al interior con productos costeros así como otros importados.

De este modo, si bien el comercio atlántico de esclavos influyó profundamente sobre muchas partes del África occidental durante unos cinco siglos, no fue sino una parte de la compleja historia económica, social y política del continente. Su fin llegó con la intervención europea, de igual modo que había sido creado por ellos mismos. Pero no puso término a las relaciones africanas con Europa ni tampoco a la esclavitud dentro de la misma África. ¿Cómo fue que la trata interactuó con diversos pueblos a lo largo del tiempo?, ¿cuáles fueron sus costes y beneficios para todos los participantes?, es lo que se examinará en los siguientes capítulos.

4

La organización europea del tráfico de esclavos

El tráfico atlántico de esclavos fue una de las empresas económicas más complejas que el mundo preindustrial viera. Se trató de la más grande emigración transoceánica de la historia producida hasta ese entonces, y promovió el transporte de personas y bienes entre tres continentes distintos, involucró una flota anual de varios cientos de naves y absorbió una gran cantidad del capital europeo invertido en el comercio internacional. La trata estuvo estrechamente asociada con el desarrollo de la agricultura comercial de exportación en América y el comercio asiático con Europa. Ella involucró unos complejos arreglos de capital, así como crediticios, en Europa, África y América, y fue llevada a cabo por un gran número de mercaderes rivales en un mercado inusualmente libre. Por último, se trató del movimiento más grande de trabajadores al continente americano antes de mediados del siglo XIX.

¿Cómo se desarrolló este extraordinario comercio en Europa? ¿Qué mecanismos se usaron para poner en marcha este sistema y cuáles fueron los papeles relativos del Estado y del capital privado? ¿Cómo se financió el tráfico y cuáles fueron los bienes usados para adquirir los esclavos? ¿Qué tipos de naves y tripulaciones estuvieron involucradas en el transporte de estos esclavos y cómo fueron

comprados en el África y vendidos en América? ¿Cuáles fueron las utilidades generadas por la trata y cuál fue su importancia relativa dentro de la economía europea en expansión? Estas son algunas de las cuestiones de las que me ocuparé en este y en el siguiente capítulo, sobre el lado africano de la trata negrera.

El periodo más temprano del tráfico de esclavos fue aquel en el cual el Estado desempeñó un papel principal, dados los altos costes de entrada al tráfico y la falta inicial de un conocimiento detallado de los diversos mercados africanos y americanos. Aunque los esclavos fueron despachados en la costa africana por tratantes europeos privados desde la década de 1440, como parte de las exportaciones generales de oro y marfil, tomó varios cientos de años desarrollar la organización de una trata negrera intensiva. El África fue una fuente modesta de esclavos para Europa meridional hasta comienzos del siglo XVI, y lo único que finalmente convirtió su comercio en una importante actividad económica fue la apertura de América a la colonización europea.

Aunque los portugueses eran lo suficientemente ricos como para permitir que unos contratistas privados desarrollaran parte del tráfico inicial, tanto ellos como todos los europeos que les siguieron ejercieron un fuerte control estatal bajo la forma de regímenes tributarios, subsidios o contratos monopólicos para hacer que el tráfico comenzara a marchar y controlar su flujo de trabajadores forzados a América. En casi todos los casos se necesitaba que el Estado subsidiara la trata para así organizarla. Los españoles, incluso, la declararon un monopolio desde su comienzo mismo hasta finales del siglo XVIII. La trata estuvo fuertemente controlada por el Estado a pesar que los asentistas españoles la subcontrataron a compañías monopólicas privadas o extranjeras, y en el siglo XVIII también los portugueses recurrieron, finalmente, a compañías monopólicas estatales para hacer que ella marchara en colonias subdesarrolladas, que requerían de capital para financiarla.

La capacidad relativa de las colonias importadoras americanas para pagar los esclavos determinaba si sería posible desarrollar su tráfico. En el caso de España, la plata y el oro extraídos por los indios pagarían la emigración forzada de esclavos africanos desde los primeros

días de la conquista. La trata era sumamente controlada pero solo con el fin de que el Estado cobrara impuestos, puesto que se otorgaron contratos exclusivos a particulares de toda Europa para que llevaran esclavos a las colonias americanas (los llamados "asientos") a cambio de pagarle a la Corona una suma fija e impuestos por cada esclavo entregado. En el caso de los portugueses, su temprana posición dominante en la trata africana les otorgó una decidida ventaja en ella al reducir sus costes de ingreso. El muy rápido desarrollo de una economía de plantaciones azucareras en el Brasil, basada inicialmente en el trabajo esclavo de los indios americanos, les permitió a su vez generar el capital necesario para importar los esclavos africanos. Pero todas las demás tratas requerían del uso de compañías monopólicas para suministrar esclavos a aquellas colonias americanas que no contaban con el capital o el crédito con que pagar los esclavos importados.

Los portugueses tuvieron una posición monopólica en el África a partir del siglo XV hasta comienzos del siglo XVI, lo que les permitió llevar a cabo un comercio exclusivo de oro, marfil y esclavos. Lograron, asimismo, establecer una colonia efectiva en Angola y un importante puesto comercial en San Jorge da Mina (Elmina). A estas posiciones continentales se les sumaron varias otras islas africanas en el Atlántico, las más importantes de las cuales fueron Santo Tomé y Príncipe, frente a la costa en la ensenada de Biafra. Para comienzos del siglo XVII probablemente estaban despachando unos 3.000 a 4.000 esclavos anuales, entre sus propias necesidades y su abastecimiento de las colonias hispanoamericanas. Sin embargo, esta situación monopólica fue desafiada ya a finales del siglo XVI, primero por los franceses y luego por los ingleses. Los traficantes franceses e ingleses independientes (es decir, aquellos que no formaban parte de una compañía monopólica) visitaron la costa africana de modo intermitente a partir de mediados del siglo XVI, pero ni ellos ni los holandeses pasaron a ser un actor importante, con fuertes vínculos comerciales permanentes, sino hasta el siglo XVII. Para todos estos tempranos comerciantes noreuropeos los productos primarios tomados en la costa africana eran el oro y el marfil, siendo los esclavos apenas un interés secundario. La trata de esclavos de las potencias noreuropeas se limitó al contrabando ilegal a las colonias ibéricas

mientras no tuvieron colonias americanas importantes. En efecto, hasta 1700 el oro y el marfil fueron las exportaciones predominantes de todos los comerciantes, por encima de los esclavos. Fue solo después de dicha fecha que estos pasaron a ser la exportación más valiosa del África.

Los primeros en desafiar seriamente el monopolio portugués del comercio africano fueron los holandeses. Ellos, eventualmente, retaron a Portugal, el aliado dependiente de España, como parte de su gran rebelión en contra de esta última a finales del siglo XVI. En 1621 se creó la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales, con la mira puesta en las posesiones americanas y africanas del Portugal. La Compañía, inicialmente, se concentró en destruir a sus oponentes y tomar sus recursos, e invirtió sus primeros esfuerzos en atacar las naves portuguesas y españolas. Ella reportó la captura de 2336 esclavos en las naves ibéricas en un lapso de catorce años a partir de 1623, los que vendió en América. Pero pronto pasó de la piratería y el comercio aleatorio en el África a crear una presencia sistemática en las costas de este continente. Ya en 1624 envió flotas a que capturaran tanto la región azucarera nororiental de Bahía en el Brasil como el fuerte de San Jorge de la Mina, en la Costa del Oro. Aunque ambos intentos fracasaron, los holandeses estaban ahora decididos a obtener una colonia en el Nuevo Mundo a partir de la América portuguesa, y a convertirse en un actor en la trata de esclavos. Una nueva flota tomó la provincia azucarera brasileña de Pernambuco en 1629, y rápidamente implementó medidas para conseguir un acceso directo a la oferta de esclavos en el África. Esta campaña africana finalmente alcanzó su primer éxito en 1637, cuando los holandeses tomaron Elmina en la Costa del Oro, y dieron fin efectivo al comercio portugués en esta región. Luego, a comienzos del siguiente decenio, tomaron temporalmente los fuertes costeros que los portugueses tenían en Angola. Entre la década de 1630 y la de 1650, la compañía monopólica holandesa de las Indias Occidentales (la CIO), fue incuestionablemente quien dominó la trata europea de esclavos en el África. La compañía había reducido la presencia portuguesa en todos lados y al mismo tiempo no enfrentaba ninguna seria competencia de las restantes naciones noreuropeas en el tráfico africano. A finales de

la década de 1630 y comienzos del siguiente decenio estaba entregando a América unos 2500 esclavos al año, y en 1644 alcanzó su punto máximo con una compra de casi 6900 de ellos en la costa africana. La mitad de estos esclavos provenía de la costa de la Baja Guinea y la otra mitad de la región Loango-Angola.

Una vez abierta la ruta por los holandeses, los franceses e ingleses no se demoraron en llegar. Los franceses establecieron vínculos comerciales de largo plazo en la región de Senegambia, en la costa africana, a partir de la década de 1660, en tanto que a mediados del mismo siglo los ingleses, poco a poco, fueron labrando las costas de Sierra Leona o de Alta Guinea como propias. Los holandeses, por su parte, se concentraron en la Costa del Oro. Pero por mucho que una potencia europea intentara dominar una región, al final todos comerciaban casi en cualquier lugar. En el tardío siglo XVII y en el XVIII, por ejemplo, numerosas naciones europeas, los daneses, inclusive, levantaron fuertes en la Costa del Oro al este y oeste de Elmina. Aunque todos los europeos intentaron crear un comercio monopólico con su sistema lentamente en desarrollo de fuertes o de factorías comerciales no fortificadas, solo los portugueses colonizaron efectivamente alguna región del África. Pero en Angola también ellos debieron operar dentro del contexto de la política de los Estados africanos y no eran sino un elemento más del cuadro total, viéndose a menudo obligados a unir sus fuerzas con diversos Estados locales para así conservar su posición. En todos los demás casos, los fuertes y las factorías eran más afirmaciones del derecho al comercio exclusivo en contra de otras potencias europeas que la proclamación de un monopolio sobre los proveedores africanos locales.

Estos proveedores africanos tenían poco interés por aceptar un tráfico monopolizado por una sola nación europea, dada la feroz rivalidad que había entre ellas y el conocimiento generalizado que las partes locales tenían de esta competencia. El comercio constante creaba zonas de influencia, pero ninguna costa fue zona exclusiva de nación alguna. Los africanos comerciaban con quienes deseaban, incluso en las regiones del Congo y de Angola, y ningún fuerte o factoría tenía influencia alguna más de unos cuantos kilómetros tierra adentro. Antes que para crear enclaves nacionales o coloniales, todos

estos puestos de avanzada europeos se mantenían para conservar abiertos los vínculos comerciales con los africanos y garantizar la continuidad del comercio. Incluso cuando se creaban compañías monopólicas, las naciones respectivas tenían problemas para mantener el control ante los desafíos no solo de otros europeos sino incluso de intrusos provenientes de su propia nación.

Dada esta experiencia, la tolerancia pasó a ser la norma después de las guerras fratricidas del siglo XVII entre las compañías monopólicas. La mayoría de los negreros comerciaba por la costa con poco temor de sufrir el ataque de otras naciones europeas durante las épocas de paz internacional, e incluso colaboraban entre sí en el comercio. Además, había espacio para que hasta las naciones comerciantes más pequeñas llevaran a cabo sus actividades. Una Compañía de las Indias Occidentales danesa, formada en 1625, y otra Compañía Africana Sueca, fundada en 1647, comerciaban en la costa africana y fundaron una serie de pequeños establecimientos. Hasta el Estado alemán de Brandenburgo levantó un fuerte en la Costa del Oro.

Pero los costes del ingreso a la trata eran tan altos que solo algún tipo de respaldo gubernamental y el correspondiente acuerdo monopólico parecían ser capaces de abrir un comercio continuo y exitoso. En este caso los europeos tenían a la vista el extraordinario éxito de los modelos holandés e inglés de la India oriental. Se pensaba, entonces, que esta era la forma de desarrollar la trata. Salvo por España y Portugal, entre 1620 y 1700 todas las naciones tratantes de esclavos experimentaron con compañías comerciales monopólicas conformadas como sociedades anónimas. Ellas tuvieron algún éxito inicial, a menudo abriendo el comercio sistemático por vez primera, pero todas eventualmente fracasarían y serían reemplazadas por traficantes independientes de sus respectivas naciones. Aunque finalmente fueron reemplazadas, estas compañías sobrellevaron el coste de la apertura de la trata, y de crear los contactos y las prácticas crediticias y navieras que eventualmente serían la norma de todos los traficantes independientes que les seguirían.

Aunque estos intrusos franceses se habían dedicado a la trata de esclavos en el Atlántico desde bien temprano en el siglo XVI, la participación francesa solo se inició en serio con el desarrollo de las

compañías monopólicas en la segunda mitad del XVII. Luego de muchos intentos parciales e incompletos, los franceses, finalmente, organizaron la monopólica Compagnie des Indes Occidentales en 1664, a la cual se le concedió entonces el derecho a comerciar en América y África. Pero este esfuerzo, financiado mayormente por el Estado, ya estaba concediendo licencias a comerciantes privados a finales de la década. Con todo, el interés del Estado franco seguía siendo fuerte, y una flota de este país tomó muchas factorías de los holandeses en la región de Gorée y Senegambia en la década de 1670. Entonces, en 1672, el gobierno francés ofreció una recompensa de diez *livres* por cada esclavo transportado a las Indias Occidentales francesas. Esta oferta estimuló la creación, en 1673, de una nueva y distinta compañía monopólica africana para que controlara el comercio franco con la costa noroccidental de dicho continente, a la que se conoció como la Compagnie du Sénégal. Para 1679 ella contaba con 21 naves que operaban en la trata. Aunque tuvo éxito en la creación de varias factorías en la costa africana e incluso en las guerras libradas con otros europeos, esta y las compañías monopólicas subsiguientes eventualmente fracasaron. El comercio de la compañía francesa seguía siendo una empresa demasiado riesgosa incluso con el apoyo y la participación activos del Estado, y no logró reunir suficiente capital privado como para conservar su poder. La mayor parte del comercio africano francés estaba en manos de empresarios privados para la década de 1690, aunque no sería sino en el decenio de 1720 que los traficantes independientes finalmente tendrían éxito en quebrar definitivamente el control que la compañía ejercía sobre el comercio.

El uso tanto de compañías monopólicas primero, como de comerciantes independientes después, formó parte de los esfuerzos efectuados por el gobierno francés por promover unas economías de plantación viables en las Indias Occidentales, lo que siguió un patrón similar al inglés. Los franceses colonizaron las islas de las Antillas Menores en la primera mitad del siglo XVII, y para la segunda mitad de dicho siglo habían comenzado a desarrollar una floreciente economía exportadora de azúcar con la ayuda de la tecnología, el capital, crédito, esclavos y mercados holandeses. El imperio azucarero francés del Caribe recibió un gran estímulo con el desarrollo exitoso

de la Martinica y Guadalupe, y a partir de este momento su crecimiento y expansión jamás se detendrían.

La Compañía Holandesa de las Indias Occidentales fue inicialmente la más exitosa de estas tempranas compañías monopólicas, la que más estuvo involucrada en el suministro de esclavos a las colonias de las demás potencias europeas y la que más esclavos despachó a América. Desde su fundación en 1621, ella operó tanto como una compañía comercial y una institución militar con poderes cuasiestatales. La Compañía tomó grandes territorios a los portugueses, convirtiéndose, así, en productora de azúcar en el Brasil y en un importante comerciante de esclavos en la Costa del Oro y en Angola. Ella incluso le hizo la guerra a los españoles y logró capturar una de las flotas de plata americana. Sin embargo, para la década de 1670 se había visto reducida a unas cuantas posesiones americanas y a sus fuertes en la Costa del Oro, pues los portugueses habían retomado la mayoría de las posesiones que perdieron. En este momento, la compañía fue reorganizada y perdió la mayoría de sus monopolios comerciales, llegando el comercio libre total a las regiones del África holandesa en el decenio de 1730. Aun así ella movió unos 286.000 esclavos del África entre los años 1620 y 1730, en tanto que los traficantes libres apenas si transportaron 256.000 entre 1730 y 1803. Durante su época monopólica, la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales compitió también por el asiento español, y en general unos 97.000 de los esclavos que transportó a América entre el siglo XVII y 1729 fueron entregados en las colonias americanas de España.

La Real Compañía Africana de Inglaterra fue la última gran compañía creada en el siglo XVII, y al igual que su contraparte holandesa fue fundada principalmente con capital privado. Ella surgió a partir de una serie de compañías monopólicas inglesas anteriores y fue armada en 1672. Tuvo como modelo a las “sociedades anónimas” o “sociedades por acciones” de Inglaterra y gozó de un control monopólico sobre la trata de esclavos inglesa y del comercio británico de mercaderías en el África. Asimismo, transportó activamente el azúcar y otros productos de las Indias Occidentales a Inglaterra. Al igual que otras aventuras africanas, esta se vio obligada a invertir fuertemente en costes fijos, tales como fuertes y armamentos. Los

ingleses probablemente comenzaron a comerciar con el África en la década de 1550, y un decenio más tarde intentaron llevar esclavos a las colonias españolas. Pero al no contar con sus propias colonias tropicales americanas, eran relativamente pocos los incentivos para ingresar a la trata. Esto, por supuesto, cambió con la expansión en las Antillas Menores a comienzos del siglo XVII y la toma de Jamaica en la década de 1650. Para el decenio de 1630, los británicos contaban ya con su primer fuerte en el África, en la Costa del Oro, y estaban comerciando esclavos con regularidad. En la década de 1660 eran varias las compañías fundadas y los fuertes establecidos, y la guerra abierta con los holandeses en la Costa del Oro había pasado a ser la norma. De este modo, un activo comercio se había desarrollado incluso antes de que la última compañía hubiese sido fundada. El comercio se hizo dinámico al entrar en operación la Real Compañía Africana. Ella transportó más de 350.000 esclavos a las colonias inglesas de las Indias Occidentales entre 1672 y 1713. Con todo, la presión de los traficantes independientes fue tal que la compañía renunció a su monopolio de la trata de esclavos en 1698, no obstante lo cual siguió conservando sus fuertes y cobrando una suma por sus servicios.

Así, para las décadas iniciales del siglo XVIII, el comercio libre de esclavos había llegado a la mayoría de los países. En todos los casos, la infraestructura básica había sido construida fundamentalmente por las respectivas compañías monopólicas, y los traficantes independientes podían emplear ahora estas rutas bien establecidas con relativamente pocos riesgos. Aunque el comercio directo entre el África y Europa aún era un monopolio, para el siglo XVIII los empresarios individuales que organizaban uno o varios viajes habían pasado a ser la norma en el comercio entre el África y América. Hasta el cerrado mercado colonial hispano, que solo permitía la participación de los asentistas, era abastecido mayormente por traficantes independientes que estos habían subcontratado. Este sistema fue, a su vez, abandonado en 1789, cuando los españoles decidieron convertir sus islas de las Indias Occidentales en colonias productoras de azúcar y abrieron la trata de esclavos con sus colonias americanas a todos los países.

El último experimento con compañías comerciales monopólicas fue el uso que los portugueses hicieron de las mismas, en el tardío

siglo XVIII, para desarrollar las regiones del extremo norte brasileño. Aunque la Corona retuvo para Europa una gran parte del tráfico en minerales y materias primas africanas, la trata de esclavos había sido un comercio libre desde el siglo XVI. Estuvo fuertemente gravado desde el principio, pero se hallaba abierto a todos los comerciantes portugueses o brasileños. Sin embargo, en la segunda mitad del siglo XVIII, el marqués de Pombal deseaba desarrollar unas nuevas economías de plantación esclavistas, en las colonias septentrionales brasileñas del Maranhão y Pernambuco, y decidió que las compañías monopólicas serían la única solución. Para conseguir el capital necesario aceptó entregar los derechos monopólicos sobre las exportaciones procedentes de estas provincias del Brasil a los comerciantes portugueses que invirtieran, e incluso subsidió parte del comercio con el África. Se crearon dos compañías en 1755 y 1759, respectivamente, y su objetivo era la promoción del desarrollo de las regiones correspondientes. Ambas compañías recibieron el derecho exclusivo a importar esclavos a estas dos colonias. De las dos, la más importante en lo que a Angola respecta era la Compañía de Pernambuco y Paraiba. El 85% del gran total de 49.344 esclavos que esta compañía envió al Brasil entre 1761 y 1786 provino del puerto de Luanda. En el caso de la Compañía Grão Pará y Maranhão, el 68% de sus 28.083 esclavos llegó de los puertos de Cacheu y Bissau, en la Alta Guinea. Estas dos compañías dieron cuenta de una cuarta parte o más de los esclavos que dejaron el importante puerto comercial de Luanda (Angola) en este periodo, así como de la mayoría que los portugueses llevaron de los puertos de Cacheu y Bissau. Dado que la infraestructura ya existía en Luanda, no sorprende que los esclavos fueran más baratos y que el coste de enviarlos al Brasil fuera menor desde Angola que desde Cacheu-Bissau. Con la desaparición de las compañías monopólicas del Maranhão y Pará, el movimiento de esclavos del África a los puertos septentrionales del Brasil cayó temporalmente, aunque los traficantes independientes eventualmente se encargaron de que el flujo se recuperara nuevamente puesto que estas regiones siguieron creciendo con el algodón producido por los esclavos, además de que el azúcar iba ganando importancia.

Todas las compañías monopólicas fracasaron, no obstante variar en cuanto a su organización y función. Esto se debió fundamentalmente

a sus elevados costes fijos en fuertes y naves, o a su obligación de entregar un número fijo de esclavos en una región dada sin importar la demanda o los costes, obligaciones que a menudo eran demasiado caras como para poder cumplirlas. Las compañías, usualmente, ataban mucho capital por un periodo demasiado largo, y tenían cada vez más dificultades para reunir nuevos fondos. Durante la era del comercio libre, todas estas compañías fueron reemplazadas en todas las tratas con asociaciones temporales de comerciantes, que se unían para financiar viajes individuales. De este modo, los mercaderes en el puerto de envío comprometían su capital por lapsos relativamente cortos, o lo repartían entre muchos viajes negreros distintos. Además entregaban los esclavos solo en las cantidades que el Nuevo Mundo demandaba y en las zonas capaces de pagar por ellos con dinero o con productos exportables que podían venderse rentablemente en Europa.

Si bien es cierto que se fundaron algunas compañías como sociedades anónimas formales, lo común era que se formara la compañía comercial como una sociedad de dos a cinco mercaderes. Si se trataba de dos socios, ambos solían trabajar activamente en la empresa, pero si su número era más grande usualmente había un socio activo que organizaba la expedición y un grupo de socios más o menos pasivos. Resulta interesante que la mayoría de estas asociaciones se dedicaran a otros tráficos además del de esclavos, lo que indica la diversificación del riesgo de toda la transacción. El contrato que los socios firmaban, o el que fundaba la sociedad anónima, habitualmente tenía una duración de siete años, que era el lapso necesario para cerrar del todo los libros de una expedición negrera. El parentesco y las amistades figuraban entre los vínculos más importantes que reunían a los socios.

Pero debido a los altos costes que tenía el ingreso a la trata, muchas de las asociaciones o sociedades anónimas ofrecían acciones o participaciones en los viajes individuales que financiaban. De este modo, si bien una de estas compañías tratantes de esclavos podía realizar varios viajes, cada uno de ellos captaba un grupo distinto de inversionistas. El propietario y armador de la nave (al que se conocía como *armateur*, en francés) vendía partes de la expedición o del buque a inversionistas externos; al hacer esto formaba una minicompañía

que se ocupaba solo de esa única expedición. Por ejemplo, en Nantes, el principal puerto esclavista francés durante el tardío siglo XVII, un *armateur* típicamente vendía poco más del 60% de la nave y su carga a inversionistas externos. Estos últimos a menudo eran otros armadores, y era común que la misma compañía o asociación principal invirtiera como accionista temporal en naves preparadas por otras compañías. En efecto, en Nantes, alrededor del 20% de estos accionistas temporales eran otros *armateurs* y otro 25% lo conformaban comerciantes locales, muchos de los cuales se dedicaban al comercio colonial. Alrededor del 10% de las acciones provenían de inversionistas de toda Francia y de las colonias. Para atraer inversionistas, muchos de los armadores publicaban folletos que prometían retornos de 30% a 50%. Las participaciones restantes en una expedición provenían del capitán y de la tripulación, a quienes frecuentemente se les permitía invertir por cuenta propia. En más de la mitad de las expediciones montadas en Nantes en el tardío siglo XVIII, los capitanes invertían y usualmente detentaban el 10% de las acciones. En ocasiones más raras también se le daba a la tripulación el derecho a invertir y comerciar subsiguientemente en esclavos. Por último, en ocasiones los armadores pagaban por parte de su carga con acciones de la expedición antes que en dinero. Estas acciones eran frecuentemente vendidas a terceros, en especial en naves montadas por las compañías más grandes y exitosas.

Por lo general, tomaba cuatro a seis meses concertar la compra concreta de la nave, la recolección de la carga y el arreglo de los papeles finales y del seguro. Después de los propietarios, el capitán era el segundo participante más importante. A la mayoría de estos últimos se les entregaba del 2% al 5% de la venta de todos los esclavos que entregaran en el Nuevo Mundo, compraran acciones o no. Los capitanes de éxito podían conseguir una fortuna respetable en apenas dos o tres viajes. Ellos podían muy bien ganar 20.000 *livres* por travesía, lo que representaba el 10% del valor total del cargamento llevado para comprar los esclavos. El capitán era quien tenía la mayor responsabilidad, puesto que se hallaba a cargo de navegar el buque como de efectuar todo el comercio en el África. Muchos capitanes y tripulaciones repetían los viajes, no obstante los grandes riesgos involucrados.

El promedio, entre los 186 capitanes holandeses empleados por la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales en el siglo XVII y comienzos del XVIII, fue de 1,4 viajes por capitán, aunque esto se hallaba altamente concentrado puesto que las dos terceras partes de ellos solo hizo un viaje. Aun más, la mortandad de capitanes, tripulación y esclavos era alta, promediando esta última el 11% por viaje. Es claro que estas tasas de mortandad estaban relacionadas con la falta de conocimientos de los entornos epidémicos locales y otros riesgos de la trata, pues ellas cayeron en el siglo XVIII. De este modo, la mortandad en todo el viaje fue de apenas 7% en el caso de los 310 capitanes independientes holandeses que hicieron el viaje esclavista en el tardío siglo XVIII, siendo el promedio de dos viajes por capitán, en tanto que apenas el 49% efectuó un solo viaje.

A bordo de la nave se necesitaba un gran complemento de suboficiales y personas calificadas, entre ellas el médico de la nave, un carpintero y un tonelero o fabricante de barriles. El médico se ocupaba de los esclavos y la tripulación, pero en realidad contaba con pocas capacidades con que combatir las enfermedades, excepción hecha de los rudimentos básicos de la higiene. El carpintero era la persona mejor pagada a bordo que no era un oficial y diseñaba las bodegas para los esclavos cuando se les recogía. Inmediatamente por debajo de él en estatus y salario se hallaba el tonelero, quien estaba a cargo de los cruciales barriles de agua. El negrero francés y holandés promedio de los siglos XVII y XVIII llevaba consigo entre 30 y 40 marineros como tripulación, la mayoría de los cuales eran hombres de mar comunes mal pagados. En la trata francesa del siglo XVIII se pagaban tres meses de salario a la tripulación antes del viaje y el resto al desembarcar. Por diversas razones las naves esclavistas eran inusuales en el número de marineros que llevaban. Todas estas naves tenían el doble de la tripulación que una nave mercante normal de su tonelaje llevaría, dados los requerimientos del comercio costero en el África y la posibilidad de violencia, así como la necesidad de contar con una seguridad extrema en la costa africana y durante el cruce del Atlántico.

Los buques negreros que zarpaban para el África tenían entre la tercera parte y la mitad del tonelaje de las naves regulares que salían

de Liverpool, en la década de 1780, directamente para las Indias Occidentales, así como aquellos que tenían una *droiture* o un comercio directo similar con dicha zona desde Nantes en la misma década. Pero las naves comerciales de las Indias Occidentales llevaban una tripulación mucho menor que el típico barco negrero, no obstante su ventaja en tamaño. De este modo, la proporción de la tripulación por tonelada, en unas 252 naves que zarparon de Liverpool para el África entre 1785 y 1787, fue de 0,17, en tanto que las 249 naves que partieron para las Indias Occidentales de este mismo puerto llevaban la mitad de dicha cifra, esto es 0,09 tripulantes por tonelada. Esto tampoco era muy distinto del tráfico esclavista francés. En Nantes, las 870 naves esclavistas preparadas para la trata con el África entre 1749 y 1792, llevaban en promedio 0,018 marineros por tonelada, en comparación con 0,10 en las 3140 naves que se dedicaban al comercio de ultramar. Estos mismos patrones valen también para una muestra mayor de naves negreras del periodo 1750-1799, en la cual el tonelaje ha sido convertido a un moderno patrón uniforme: la proporción promedio de tripulante por tonelada fue de 0,19 en más de 4000 naves negreras inglesas que dejaron Europa, y de 0,16 para los casi 1000 buques franceses que partieron de Europa al África en el mismo periodo. El tráfico de esclavos usaba la tripulación más grande en cualquier ocupación de la marina mercante, excepción hecha de los pescadores (que promediaban 0,30 tripulantes por tonelada) y de los corsarios y las naves de guerra (que tenían en promedio 0,77 tripulantes por tonelada en Nantes). Este uso elevado de marineros se debía, claro está, tanto a las demandas de la navegación como a la necesidad de comerciar y vigilar los esclavos capturados. Dada la duración del tiempo que se pasaba en la costa comprando esclavos y la necesidad de que el capitán y otros oficiales a menudo comerciaran en pequeños botes y otros barcos enviados por la nave madre, era grande la demanda que había de marineros incluso para comprar y supervisar a los esclavos en tierra. Pero sea cual fuere el patrón seguido en las compras de esclavos efectuadas en la costa africana, siempre había la necesidad de contar con un gran número de marineros para así controlar los esclavos, una vez que estuvieran a bordo de la nave. En la segunda mitad del siglo XVIII, las naves francesas en promedio llevaban una

tripulación de 36 marineros y las británicas 30 —la diferencia radicaba en que los buques franceses eran más grandes que los ingleses en alrededor de una tercera parte—, pero en realidad ambas tenían aproximadamente la misma proporción elevada de 6 toneladas por cada marinero.

Dado el hecho de que menos marineros habrían sido necesarios para tripular estas naves de no haber estado llevando esclavos, no es en modo alguno accidental que surgieran problemas con aquellos una vez que estos ya habían sido vendidos. Uno de los principales hallazgos efectuados por las comisiones parlamentarias inglesas a finales del siglo XVIII, en lo que toca al comercio de esclavos, era que los capitanes negreros regularmente daban de baja a gran parte de sus tripulaciones en el Caribe y les cancelaban su paga con la devaluada libra esterlina colonial. Este maltrato dado a los marineros fue, en efecto, una de las cuestiones más importantes usadas por los abolicionistas para desacreditar el tráfico de esclavos. El número de marineros siguió siendo bastante alto y usualmente no disminuyó incluso cuando el monto de esclavos por tonelada cayó en algunas de las tratas de comienzos del siglo XIX. Está claro que los capitanes consideraban que cuando se manejaban esclavos, un número mínimo de tripulantes era absolutamente esencial para la supervivencia y la seguridad.

Y estas necesidades tampoco eran exclusivas del comercio británico. En todas las tratas de esclavos para las cuales contamos con datos sobre las tripulaciones, el tonelaje y los esclavos, vemos la misma correlación elevada entre el número de esclavos transportados y el de los marineros que tripulaban las naves. Incluso allí donde el tonelaje no es comparable, encontramos la misma diferencia entre las naves negreras y los buques mercantes regulares. Así, en unas 12 naves dedicadas al tráfico de esclavos en las Indias hispanas en 1637, el promedio de 7,7 esclavos por marinero en estos barcos hispanoamericanos del siglo XVII, era bastante parecido a una muestra de 525 negreros franceses de la primera mitad del siglo XVIII, que llevaban 7,5 esclavos por tripulante. Además, y como era de esperar, en todos los tráficos de esclavos el número de estos últimos por tripulante continuamente subía con el paso del tiempo, lo que reflejaba una creciente eficiencia de las naves negreras, que en la segunda mitad del siglo

XVIII alcanzó a 9,5 esclavos por marinero entre 1500 barcos negreros. Pero por eficientes que estas naves llegaran a ser, todos los buques de los traficantes necesitaban, en promedio, el doble de hombres para tripular sus naves que los barcos cargueros contemporáneos de las Indias Occidentales.

Es claro que para tripular sus barcos, las naves de igual tonelaje o más grandes que las de los negreros no necesitaban contar con un marinero por cada seis toneladas: bastaba con la mitad de dicha cifra. La proporción de tripulación por tonelada en las naves negreras, asimismo, se comportaba exactamente igual que la proporción esclavo por tonelada, disminuyendo ambas marcadamente a medida que el tonelaje de las naves se incrementaba, lo que es otra prueba más de que el tamaño del barco, expresado en el tonelaje, no era el factor principal que influía sobre el número de marineros necesarios para tripular los barcos negreros.

Un rasgo singular de la trata brasileña fue el gran número de esclavos americanos que conformaban la tripulación de las naves negreras. Según queda indicado en los registros estándares, el uso de esclavos comprados en el Brasil para cubrir el complemento de la tripulación quedaba siempre justificado con la ausencia de marineros libres. Esta crisis de marineros debe haber sido considerable, puesto que el 42% de las 350 naves negreras que arribaron a Río de Janeiro procedentes del África entre 1795 y 1811 indica la presencia de esclavos en su tripulación. El número promedio de marineros esclavos de propiedad de brasileños, en la tripulación de las 148 naves que contaban con ellos a su arribo, fue de 14. Esto significa que si el número total de marineros que los portugueses llevaban consigo era aproximadamente igual al que los negreros franceses tenían durante el apogeo de la trata en el siglo XVIII, entonces los tripulantes esclavos probablemente comprendían entre una tercera parte y la mitad de la tripulación de estas naves. Ello habría significado un promedio de 35 marineros por nave. Es claro que estos esclavos se usaban para conducir el barco, en tanto que los marineros libres, del color que fueran, deben haber sido empleados para vigilar a los esclavos.

A pesar del tamaño de estas tripulaciones y de la naturaleza especial de las naves negreras, el gasto más grande siempre era el

cargamento, que promediaba entre 55% y 65% del coste total. Esto hacía que los tratantes de esclavos fueran singulares en casi todos los grandes tráficos comerciales. En Francia (que cuenta con los mejores datos sobre los costos), el cargamento daba cuenta de las dos terceras partes del coste total, en tanto que la nave y su tripulación apenas llegaban a una tercera parte. Había cierta variación dependiendo de si la nave acababa de ser construida o no, pero en general la mayoría de ellas eran compradas y usadas para su empleo en la trata. El costo relativamente barato de los pequeños cargamentos llevados a las Indias Occidentales por los barcos de carga normales explica por qué razón el valor promedio por tonelada del barco de esclavos armado, era seis veces el valor promedio por tonelada de los barcos mucho más grandes de comercio directo. Esta diferencia comparativa en el coste no se debía fundamentalmente a las naves mismas, cuyo precio era bastante comparable en la trata de esclavos de las Indias Occidentales y del África, sino al cargamento. En una evaluación de las naves francesas capturadas por los ingleses durante la Guerra de los Siete Años, ocho buques en la *droiture* o comercio de mercaderías y materias primas de las Indias Occidentales valían 144 *livres* la tonelada, en comparación con 137 *livres* la tonelada en los nueve buques de esclavos cogidos en este mismo periodo de 1755-1766.

Lo que hacía que estos cargamentos resultaran tan costosos era la demanda africana de sofisticados bienes importados a cambio de sus esclavos. Un estimado sitúa el valor promedio del cargamento en 200.000 *livres*. Pero este podría haber sido el extremo inferior. *La Reine de France*, una nave esclavista de Nantes que pesaba 150 toneladas y contaba con una tripulación de 47 hombres, transportó 404 esclavos de Guinea a Saint Domingue en 1744. Para este viaje compró unas 247.000 *livres* de bienes de intercambio. El mercado de consumo africano era inusual en la medida en que portugueses, franceses e incluso ingleses debían importar bienes extranjeros para su cargamento. El primer lugar lo ocupaban los textiles de la India oriental, hechos con telas de algodón de diseños blancos, azules y/o impresos. Del Asia también venían las conchas de cauri producidas en el archipiélago de las Maldivas, frente a la costa meridional de la India, y compradas allí y en puertos de tránsito en Ceilán e India. También

eran importantes las armas, a veces producidas en casa pero a menudo compradas en el extranjero, y hierro en barras sueco, que los herreros africanos usaban para fabricar instrumentos agrícolas locales. Los cuchillos, hachas, espadas, joyas, pólvora, rones, coñac y otros licores de diversa manufactura nacional y colonial eran, asimismo, consumidos junto al tabaco cultivado en el Brasil. Ninguna nación podía producir todos estos artículos, y con el tiempo las compras pasaron de país a país. Al comienzo los franceses tendían a adquirir armas inglesas, estos preferían las más baratas armas holandesas y todos compraban las telas a los comerciantes holandeses, franceses y británicos a su regreso del Asia.

Cabe poca duda de que los textiles fueron el producto principal usado para comprar los esclavos. En cinco años escogidos (1767, 1769, 1771, 1774 y 1776), las naves negreras del puerto de Ruán llevaron al África bienes por un valor total de 3.900.000 *livres tournois*. De esta cifra, 1.400.000 *livres* correspondían a textiles indios. Las telas indias no solo eran la mercancía más valiosa que se estaba transportando y que significaba el 36% del valor total de todos los bienes comerciados, sino que además representaban el 63% del valor de todas las telas, europeas e indias orientales combinadas (y comprendiendo el valor textil total el 56% de la cifra de 3.900.000 *livres*). La razón de esta gran demanda de textiles de la India oriental era no solo el brillo y la calidad de los colores, sino también la durabilidad de estas telas y su capacidad de conservar los colores con numerosas lavadas en climas cálidos, al menos según un análisis comercial francés del siglo XVIII. Pero los africanos también compraban grandes cantidades de telas producidas en Europa y África del Norte. Con su comercio en la Costa del Oro en el siglo XVI, los portugueses descubrieron que los africanos a menudo tomaban las simples telas blancas y linos que importaban de Europa y usaban sus propios tintes para teñirlas según los gustos locales. Pero tanto las telas de colores así como blancas de Europa y África del norte fueron una parte estándar de las importaciones africanas de textiles hasta el final de la trata, siempre complementando a las importaciones del Asia.

En un estudio importante del comercio africano en los siglos XVII y XVIII se estimó que, en ambos periodos, los textiles conformaban

el 50% del valor total de las importaciones llevadas al África. Les seguían en importancia el alcohol con 12% y 10%, respectivamente, artículos manufacturados en 12% y 10%, armas y pólvora entre 7% y 9%, tabaco entre 2% y 8% por ciento, y hierro en barras entre 2% y 5%. Su volumen era impresionante incluso en el siglo XIX, cuando los textiles, aunque todavía dominantes, habían caído a poco más de un tercio del valor de todas las importaciones. Se ha calculado que en la década de 1860, el África occidental subsahariana importó 57.000.000 de yardas de tela, o lo suficiente como para proporcionar al menos 2 yardas a cada persona de la región.

Incluso cuando los europeos usaban productos africanos para comprar esclavos, estos a su vez eran adquiridos con bienes manufacturados europeos, asiáticos o incluso americanos. Todos estos artículos eran comprados por los comerciantes con divisas fuertes. Los europeos no solo compraban cuentas, textiles, alimentos especiales u otros productos de origen africano que sus clientes en este continente deseaban, sino que además importaban productos del océano Pacífico, desde textiles hasta conchas de cauri, las cuales eran un importante medio de cambio en muchas sociedades africanas. A diferencia de la mayoría de los comercios coloniales europeos, el africano requería la compra de una gran cantidad de bienes que no eran de producción nacional: de todo, desde el tabaco brasileño y los textiles de Silesia hasta las barras de hierro sueco y los muebles holandeses. De este modo, para las naciones europeas, la trata a menudo era el más costoso de los comercios de ultramar, puesto que una gran parte de los bienes usados para comprar esclavos en el África debía ser adquirida con divisas fuertes fuera de sus propias economías metropolitanas.

Tan importante era el componente textil indo-oriental del tráfico, que ello explica el surgimiento de los principales puertos africanos de comercio de esclavos en las tratas francesa e inglesa. Mientras que *La Rochelle* y *Le Havre* fueron grandes puertos esclavistas en el siglo XVII, para comienzos del siguiente siglo Nantes pasó a ser el puerto primario, de igual modo que Liverpool lo sería más adelante en este siglo. Y al igual que Liverpool, esta posición dominante se debería a los estrechos lazos existentes entre los dos puertos más importantes del comercio europeo con la India oriental. Pero a

diferencia de Liverpool, Nantes también gozaba de varias otras ventajas que fomentaron su participación muy temprana y activa en el comercio de esclavos. En el siglo XVII ya era uno de los principales puertos de Francia y había establecido lazos estrechos con los mercados de capitales holandeses y otros del norte europeo. Esto promovió su interés general por el comercio del Asia así como por el del Nuevo Mundo, incluso antes que el África fuera abierta a sus comerciantes. Por último, Nantes gozaba de acuerdos arancelarios especiales que otorgaban a sus comerciantes una ventaja más sobre sus puertos rivales. Gracias a todos estos factores, estableció un control mayoritario sobre la trata de esclavos francesa tan pronto como esta fue abierta por vez primera a los traficantes libres en 1716, y se mantuvo como el puerto principal de este tráfico hasta el siglo XIX, a pesar de que la competencia creció en la segunda parte del siglo XVIII. Se calcula que de los 3709 viajes esclavistas preparados por los franceses en el transcurso de la trata, la mitad de ellos provino de Nantes, sin que puerto alguno organizase siquiera una tercera parte de sus viajes. En cambio Liverpool, no obstante ser el puerto negrero más grande de Inglaterra, solo daba cuenta del 39% de los 7642 viajes británicos, siguiéndole de cerca Londres y Bristol, que juntos prepararon el 61% de estas expediciones.

El viaje de Europa al África tomaba entre tres y cuatro meses. Muchas naves se detenían en otros puertos europeos para recoger más carga en el viaje de salida, o paraban temporalmente para aprovisionarse en los puertos de Europa meridional o en las islas Canarias. Además, la duración del viaje dependía también de la parte del África que habría de ser la zona comercial principal. Por ejemplo, llegar a Gorée, una zona comercial importante en la región de Senegambia, dejaba otro viaje igual de largo para llegar a Angola.

La región seleccionada para el comercio por cada ciudadano europeo dependía de los desarrollos locales e internacionales. Para el siglo XVIII ya se habían establecido unas toscas esferas de influencia, siendo los más dominantes los ingleses, holandeses y portugueses en tanto residían en la costa africana, con sus fuertes o factorías. Pero ninguna zona africana estaba del todo cerrada a ningún comerciante europeo y había una extensa bibliografía contemporánea publicada

sobre, así como un conocimiento europeo general de, las posibilidades del comercio local en cualquier parte del África occidental. Los fuertes locales que algunas potencias europeas mantenían no eran centros militares, sino estaciones comerciales que facilitaban el comercio local con los africanos y tenían pocas actividades tierra adentro. Muchos de estos fuertes permitirían a los comerciantes extranjeros acceder a sus recursos. Incluso los portugueses, los europeos que era más probable se concentraran en un conjunto limitado de regiones de África del sur, comerciaban también en otras regiones bastante abiertas y competitivas. En el siglo XVIII, por ejemplo, las naves portuguesas y brasileñas tomaron más de medio millón de esclavos de la ensenada de Benín, donde Portugal no tenía colonos ni puestos de avanzada permanentes, al mismo tiempo que llevaban 1.300.000 de esclavos desde los puertos que controlaban en Angola.

De todos los principales tratantes europeos, los franceses eran los más amplios y variados en su selección. Ellos fundaron el menor número de establecimientos permanentes en la costa africana, siendo los más importantes los del río Senegal y la Costa del Oro. De otro lado, los traficantes independientes del puerto atlántico francés operaban esencialmente en lugares estacionales o temporales a lo largo de toda la costa, desde Senegal al Congo, y fueron extraordinariamente activos en la costa oriental africana. Los franceses llegaron a ser serios competidores de los portugueses en la región de Mozambique y llevaron a cabo un próspero comercio negrero desde el África oriental durante todo el siglo XVIII y hasta el XIX. Sin embargo, a diferencia de los portugueses ellos no transportaron sus esclavos a América, sino más bien a una serie de islas en el océano Índico, frente a la costa africana, en donde desarrollaron unas prósperas colonias plantadoras de azúcar y esclavos.

No se producía una gran acumulación o almacenaje de esclavos incluso en aquellas zonas en donde había estos fuertes, los cuales atendían por ello a mercados esclavistas bien conocidos. El coste que el mantenimiento de los esclavos tenía para los europeos era prohibitivo y habría hecho que el precio final resultara sumamente alto. Por ejemplo, la fortaleza que los franceses tenían en Fuerte San José a mediados del siglo XVIII, tenía una capacidad de tan solo 250

esclavos. Pero había pocas actividades agrícolas alrededor del fuerte, y era virtualmente imposible mantener a los esclavos "almacenados" una vez que la mayoría de las naves esclavistas habían partido a América. De otro lado, los comerciantes en el interior podían fácilmente absorber esclavos en su propia producción agrícola o industrial mientras esperaban el retorno de las naves negreras. Se calcula que la alimentación de un esclavo en la costa, durante un año, habría elevado su precio en 50%.

En la abrumadora mayoría de los casos fueron los africanos quienes controlaban a los esclavos hasta el momento de su venta al capitán. En la era del comercio libre, un europeo de la localidad solo ocasionalmente compraba esclavos por cuenta propia para revenderlos a los capitanes esclavistas. Esto había sido más común en la era anterior a las compañías monopólicas, pero, incluso entonces, solo había dado cuenta de una pequeña parte de las ventas. Dada la falta de arreglos que hubo hasta bien avanzado el siglo XIX para retener a los esclavos en la costa, fueron pocos los casos en que un capitán podía comprar un gran número de ellos a cualquier comprador africano dado, incluso cuando el Estado local o sus funcionarios controlaban el tráfico.

Como veremos en el siguiente capítulo, en todas las cuentas del tráfico la norma era que los esclavos fueran comprados directamente a los vendedores africanos en lotes relativamente pequeños. Por último, aunque la fuente de las compras africanas era la misma, en el siglo XVIII algunos capitanes lograron comprar esclavos el uno del otro. Era algo común que una nave pagara una prima y se efectuaran rápidas ventas entre capitanes, en especial si ella estaba hacía mucho tiempo en la costa y se hallaba comerciando cerca de navíos que acababan de arribar, para que así la que ya tenía tiempo allí pudiera finalmente dejar la costa.

En casi todos los casos, los tratantes africanos de esclavos bajaban a la costa o a las orillas de los ríos en un flujo relativamente constante y predecible, hasta llegar a lugares de intercambio bien conocidos. El precio de mover los esclavos a la costa en caravanas era relativamente bajo: solo involucraba el gasto por la alimentación de los esclavos y el salario de los guardias, más el costo de compra de cualquier esclavo perdido en el trayecto, ya fuera por muerte o por fuga (una pérdida

sobre la cual no contamos con datos sistemáticos en ninguna de las rutas del interior del África). Los esclavos podían, asimismo, ser usados para llevar bienes sin costo alguno, cargando cada esclavo varón hasta 25 kilos, y las mujeres hasta 15. Se ha calculado que el total del marfil exportado desde Gambia en 1741 podría fácilmente haber sido llevado gratuitamente por los esclavos remitidos a la costa para ser vendidos en la trata negrera atlántica. Este bajo coste del transporte y el "lastre" libre de los bienes que podían ser transportados reducían los costes de la entrega de esclavos del interior a la costa. También promovía una penetración cada vez más profunda del interior en busca de marfil, a medida que la población costera de elefantes iba quedando diezmada. Además, dados los usos alternativos locales de los esclavos, los comerciantes del interior que llegaban con caravanas podían responder a los bajos precios europeos reteniendo a estos fuera del mercado y usándolos como trabajadores en la agricultura o la industria durante el tiempo que fuera necesario, hasta que los precios nuevamente volvieran a elevarse. Asimismo, podían ser vendidos a consumidores locales en cualquier momento del viaje. A partir de unos cuantos testimonios oculares esta parecería haber sido una experiencia común. Muchos de estos esclavos eventualmente volverían a ser vendidos a la trata atlántica, si la demanda era alta.

La falta de instalaciones para el almacenaje de esclavos en la costa provocaba que todos los comerciantes europeos tuvieran que permanecer meses allí o viajando río arriba, reuniendo sus esclavos unos cuantos por vez. Incluso los puertos de Luanda y Benguela, los únicos centros africanos con una gran población blanca residente, hacían necesaria una estadía de varios meses en el caso de las naves que se dirigían al Brasil, para que completaran su lote de esclavos. En un estudio de 84 naves esclavistas brasileñas salidas del puerto de Río de Janeiro entre 1827 y 1830, la estadía promedio en los puertos del África central fue de 5 meses. Lo típico en casi todas las áreas de comercio era que el capitán dejara la nave en un lugar y llevara un pequeño bote a comerciar tierra adentro, dejando a otro oficial a cargo de su barco. El médico de la nave, usualmente, le acompañaba y examinaba cada esclavo en busca de enfermedades antes de permitir su compra. En promedio tomaba varios meses llenar la nave. En la

mayoría de los casos, los esclavos eran retenidos en la costa el mayor tiempo posible para, así, prevenir la aparición de enfermedades a bordo, pero incluso entonces las tasas de mortandad eran relativamente altas en esta etapa de cabotaje. Las mejores fuentes de esta experiencia epidémica provienen de unas 58 naves esclavistas holandesas de traficantes independientes en el periodo 1730-1803. Ellas pasaban, en promedio, seis meses comerciando en la costa y perdían cerca del 5 por ciento de los esclavos que compraban antes de partir a América. El caso de la nave holandesa *Vergenoegen*, que llegó a la costa de Loango el 5 de septiembre de 1794, es típico de la experiencia de los traficantes independientes del XVIII. Los negocios comenzaron luego de efectuar los presentes usuales a los funcionarios africanos locales, permaneciendo el capitán en tierra durante todo este periodo y enviando de dos a siete esclavos cada día a la nave. La compra de 390 esclavos tomó el tiempo relativamente corto de cuatro meses, pero entonces estalló un serio brote de viruela. Unos 26 esclavos, un alto número, fallecieron en la costa junto con el capitán antes de que la nave finalmente partiera a América.

Pero hubo también unas zonas de comercio muy bien organizadas, en donde los comerciantes locales africanos adquirían los esclavos a los comerciantes que llegaban del interior y luego acordaban su venta al capitán de la nave. Ello le permitía a esta última permanecer en un solo lugar en vez de deambular entre la costa y los ríos. Semejante patrón era típico de Luanda, Benguela, Elmina y otros centros comerciales bien establecidos, que contaban con un poderoso centro mercantil local. Pero, también en estos centros comerciales fijos, el tiempo promedio pasado en la costa se medía en meses porque la mayoría de las compras seguían siendo de lotes relativamente pequeños.

Contamos con buenos datos sobre la experiencia de cabotaje de las tratas holandesa, francesa e inglesa. En el siglo XVII la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales promedió 100 días en la costa recogiendo esclavos, lo cual era comparable con 34 naves inglesas en este periodo que promediaron 95 días en la costa. El tiempo pasado comerciando allí parece haberse incrementado en el transcurso del siglo XVIII. Así, a comienzos de esta centuria los traficantes independientes holandeses promediaban 200 días en el África, unos 230 franceses

necesitaron en promedio 143 días para completar sus compras en el periodo 1726-1758, y unos 587 comerciantes independientes británicos promediaron 173 días a mediados de siglo (1751-1775). En el periodo 1763-1777, otro grupo de 224 naves negreras francesas promedió 168 días de comercio, hallándose la costa de Loango, como siempre, por encima del promedio, con 173 días para las 55 naves que tomaron esclavos en esta costa occidental centroafricana. El tiempo necesario, cada vez más largo, para comprar esclavos se explica, en parte, con la dependencia, en el periodo anterior, de los fuertes y del personal local de la compañía para que efectuaran las compras antes del arribo del esclavista, lo que ayudaba a reducir el tiempo a un promedio de apenas poco más de tres meses. De igual modo, el hecho de que varias naves fueran de la misma compañía europea evidenciaba que estas a menudo comerciaban entre ellas para hacer que la que llegó primero saliera más rápido. De este modo, un capitán que llegaba podía vender algunas de sus primeras compras de esclavos a otro que partía, para así completar con más rapidez la carga de este último. Pero los traficantes independientes usualmente trabajaban para compañías o asociaciones que enviaban unas cuantas naves y que no podían depender de la cooperación de capitanes amigos.

Mientras acumulaban sus esclavos, los europeos también cargaban agua potable en la costa local, si esto era posible. Ella simplemente no existe durante la temporada seca en muchas zonas, y en algunas partes de la costa africana jamás se la encuentra. Así, algunos de los comerciantes se detenían en las islas portuguesas de Santo Tomé o Príncipe para obtener la gran cantidad de agua que necesitaban. Otros se detenían antes en la costa africana, en regiones que se sabía contaban con una abundante provisión de agua. También compraban alimentos para el viaje en este lugar o, antes de que la trata se hubiese iniciado, en otras partes de la costa.

Al aprovisionarse para el viaje, todos los negreros usaban alimentos y condimentos africanos comunes, junto con comida seca y galletas que llevaban desde Europa. También llevaban consigo jugo de lima para combatir el escorbuto. Todos los europeos intentaban suministrar alimentos estándares que los africanos locales pudieran consumir, aunque esto variaba de región a región. La mayoría usaba harina de

trigo de origen europeo o americano, o arroz, para producir una gacha básica, la cual era sazonada con condimentos locales y complementada con pescado y carne frescos, así como versiones secas de estas comidas. Las diferencias regionales de gusto, asimismo, aparecían en los alimentos proporcionados a los esclavos tomados de distintas regiones. En la región del Sahel se prefería el mijo producido en el África al arroz, en tanto que los esclavos del delta del Níger y de Mayombe preferían ñame. En todos los tráficos, la mayor parte de los condimentos provenía del África sea cual fuera la base usada para preparar la gacha, incluyendo el aceite de oliva y los pimientos, y en todos ellos se proporcionaban galletas tanto para la tripulación como para los esclavos.

Incluso en la trata más temprana de los siglos XVII y XVIII, cuando muchas más comidas secas europeas eran usadas, los capitanes esclavistas holandeses compraban vegetales frescos y ganado menor en la costa africana, junto con la siempre necesaria provisión de agua fresca. A diferencia de las leyes portuguesas de suministro del tardío siglo XVII, que se ocupaban sobre todo de las raciones de agua, en 1770 el gobernador y capitán general de Luanda decretó una ley más completa de aprovisionamiento de las naves negreras. Ella exigía que todas estas naves fueran limpiadas y aireadas exhaustivamente antes de que los esclavos las abordaran. También exigía que los consignatarios compraran el más caro pescado seco así como el más barato pescado fresco, y que todo este último que fuera comprado para la dieta de los esclavos fuera consumido durante los primeros días del viaje, antes de que se pudriera. Los frejoles debían limpiarse antes de almacenarlos. El aceite de oliva, el vinagre, la sal y otros sazonadores debían ser suministrados con las raciones diarias de harina (muy probablemente harina de trigo importada del Brasil), junto con una pequeña cantidad de ron. Además, a la par que el pescado y los vegetales ocasionales, los esclavos debían recibir algo de carne de res seca y tabaco de modo constante. En la trata francesa, un litro de sopa recién preparada, compuesta de arroz y frejoles, era suministrado en las dos comidas diarias. Ocasionalmente también se entregaba harina de maíz, pimientos y sal junto con la sopa, y aquí también se les daba a veces algo de ron o de brandy. En el siglo XVIII los ingleses también daban dos comidas al día, la primera de ellas conformada

por comida africana, sobre todo arroz y ñame, y la segunda por una gacha preparada con cebada, maíz y galletas, a la que a veces se le agregaba carne. A cualquiera de las comidas se les podía añadir caldo de pescado y aderezo de aceite de palma y pimienta.

En 1789 la nave esclavista británica *The Brothers* proporcionó a los esclavos, durante los cincuenta días del cruce del Atlántico, una ración diaria de tres libras y diez onzas de ñame, dos onzas de harina, tres onzas y media de frejoles y diez onzas de galletas, junto con carne de res salada. Los esclavos también recibían plátano y una mazorca de maíz tres de cada cinco días. Por último, todas las mañanas se le daba a cada esclavo un enjuague bucal de jugo de lima o vinagre, para así prevenir el escorbuto. Un típico navío esclavista francés de 280 toneladas, que llevaba unos 600 esclavos a América en un viaje de dos meses, necesitaba unos 200 kilos de provisiones alimenticias por esclavo, lo que constaba de 40 kilos de galletas, frejoles y arroz, junto con otras raciones. Se calcula que esto representaba un consumo de poco más de 2000 calorías al día por cada esclavo durante el cruce, cifra esta que era inferior a la que se proporcionaba en ese entonces a los marineros enfermos a bordo de las naves de la Real Armada Francesa (2385 calorías).

El agua era tan importante como la comida. Los franceses calculaban que se necesitaba un tonel o barril de agua por cada persona a bordo de la nave, y todos los negreros la daban de beber tres veces al día, incluso cuando solo se daba de comer dos veces. De este modo, la nave que llevaba 600 esclavos en una travesía de dos meses debía contar con un tonel de agua (que pesaba entre 65 y 66 kilos cada uno) por esclavo, lo que significaba que se cargaban unas 40 toneladas de ellos solo para los esclavos. En algunas costas el agua no se obtenía fácilmente y debía, a menudo, obtenérsela en regiones alejadas de donde se adquirían los esclavos. Por último, el mantenimiento de los toneles y la garantía de su calidad conformaban una parte importante de la responsabilidad del capitán y de los carpinteros. En 1770, el gobernador de Angola ordenó formalmente la revisión y limpieza de los toneles de agua y de los calderos de cobre de todos los negreros que dejaban su región, y exigió que el agua para beber no solo fuera almacenada en la cantidad ordenada ya por el real decreto sino, además, que no fuera colocada en los toneles de ron. Antes de cruzar

el Atlántico, los negreros franceses, por su parte, acostumbraban tomar su provisión final de agua en las islas portuguesas de Santo Tomé y Príncipe en lugar de la costa africana en donde comerciaban, dada la excelente calidad y la abundancia de las aguas locales.

Además de mantener una provisión constante y limpia de agua, casi todas las naves esclavistas alojaban y organizaban la vida cotidiana de los esclavos del mismo modo. Las cubiertas, usualmente, estaban divididas en tres compartimientos separados, uno para varones, otro para muchachos y otro más para mujeres y niños. Los esclavos enfermos eran aislados en su propio compartimiento. Estos podían ser ampliados o reducidos, dependiendo de la cantidad de esclavos tomados y del número de los enfermos. De noche, por lo general, se les engrilletaba para prevenir las rebeliones y el movimiento, pero de día se les subía a cubierta. Allí se les obligaba a hacer ejercicio, acompañados, muchas veces, por instrumentos musicales africanos. En la trata holandesa, por ejemplo, todos los capitanes compraban tambores africanos para así forzar a los esclavos a bailar como una forma de ejercicio. Los africanos casi siempre pasaban todo el día en la cubierta y comían allí si el clima así lo permitía. En este lapso, la tripulación entraba a sus compartimientos y los limpiaba, habitualmente usando vinagre y otros agentes de limpieza. Si bien a todas las mujeres se les daba ropas simples para vestir, en algunos casos se dejaba desnudos a los varones si el clima lo permitía. Todos los esclavos eran lavados diariamente usando agua de mar.

Por estos detalles resulta obvio que el objetivo de todos los negreros era mantener a sus esclavos y sus respectivos compartimientos lo más limpios posibles, puesto que había una conciencia generalizada de la correlación existente entre suciedad y enfermedad. Además, todas las naves llevaban a bordo un doctor para que cuidara de los esclavos, la tripulación y sus enfermedades. Sin embargo, los detalles recibidos del gabinete médico de estos "doctores" muestran pocas cosas que sirvieran para combatir las enfermedades que acostumbraban asolar tanto a la tripulación como a los esclavos. La mortandad y la morbilidad eran altas entre los esclavos, y era poca la efectividad que brindaba algún remedio para estas enfermedades, más allá del hecho de tener provisiones limpias de comida y agua.

Una vez que arribaba a América, el esclavista debía pasar la aduana y el registro de salud, siendo los esclavos vendidos de inmediato a los plantadores locales. Entre los franceses se acostumbraba que el capitán vendiera sus esclavos directamente, usando un agente local que cobraba una comisión en todas las ventas. Este agente anunciaba el arribo de la nave con afiches y por correo, y la venta comenzaba en cuanto ella atracaba, o dentro de la semana posterior al desembarco. Los esclavos eran comercializados ya fuera directamente desde la nave, o llevados a un mercado especial en tierra. A menudo se les vendía uno a la vez, y, ocasionalmente, varios de ellos a un solo comprador. Así, la nave francesa *Duc de Laval*, que llegara a las Indias Occidentales en 1775, vendió sus 365 esclavos a 72 compradores distintos de toda condición social, desde oficiales reales y prominentes comerciantes a artesanos que compraron uno o dos.

En el siglo XVIII, en las Indias Occidentales francesas, todos los esclavos sanos y fuertes frecuentemente eran vendidos a las dos o tres semanas de su arribo. En Barbados, a finales del siglo XVII, las ventas de la Real Compañía Africana parecen haber sido mucho más rápidas. Por ejemplo, el *James*, arribado en mayo de 1676, logró vender 351 de sus 373 esclavos a los tres días de haber iniciado la venta, pero no pudo comerciar el resto por otras dos semanas debido a la mala salud de los que no habían sido vendidos de inmediato. Lo que resulta evidente a partir de esta experiencia es que, si la demanda americana era fuerte, los esclavos sanos en su mayoría podían ser vendidos en apenas unos cuantos días, tomando esta más tiempo para incluir a los que se recuperaban de las enfermedades. En el Saint Domingue del siglo XVIII incluso había la práctica, por parte de algunas mujeres de color libres, de comprar a los esclavos más enfermos a precio de ganga pasadas varias semanas, para curarlos y luego venderlos a los compradores locales al precio de esclavos saludables. Todas las transacciones eran consideradas definitivas y era responsabilidad del nuevo propietario americano, o de su agente, trasladar al esclavo a su nuevo lugar de residencia.

El problema más importante para el capitán de la nave y los armadores y propietarios originales de la expedición eran las condiciones de venta. Una vez acordado el precio, habitualmente se hacía

un pago inicial de alrededor del 25%, cancelándose el resto en 18 a 24 meses. Incluso, cuando se hacía un pago, a menudo era en bienes coloniales y no en dinero en efectivo, que siempre escaseaba en todas las colonias americanas. Además, el cobro de estos pagarés era sumamente difícil e involucraba disputas interminables entre los comerciantes y los compradores. El agente establecía la solvencia del comprador local y debía cobrar los pagos finales. También estaba obligado a conseguir una carga de retorno para la nave esclavista, de ser ello posible. Lo acostumbrado era que la nave partiera solo con un cargamento limitado y que finalmente retornase a Europa unos 15 a 18 meses después de haberla dejado.

De este modo, a pesar del mito del llamado triángulo del tráfico (*triangle trade*), lo cierto es que el tramo de la travesía esclavista entre América y Europa era la parte menos importante de la misma, y las naves negreras no eran un elemento significativo en el transporte de bienes americanos producidos por esclavos al mercado europeo. Este mito entrañaba una estrecha relación entre el despacho de bienes europeos al África a cambio de esclavos, de estos últimos a América, y de productos americanos producidos por los esclavos a Europa, todo ello en una misma nave. En realidad, la mayoría de los bienes de las Indias Occidentales eran remitidos a Europa en naves específicamente diseñadas para dicho fin, las cuales eran más grandes que la nave negrera típica y se dedicaban exclusivamente a este comercio bilateral. Dado que muchos miembros de la tripulación sobraban una vez que los esclavos eran vendidos en América, y que el coste de la nave constituía una parte relativamente menor del gasto original de preparar el viaje negrero, a menudo sucedía que los esclavistas terminaban su viaje en el Nuevo Mundo y el capitán y unos cuantos tripulantes regresaban a Europa por cuenta propia. Incluso cuando sí llegaban a retornar al Viejo Mundo solo esperaban un breve tiempo para regresar y no hacían esfuerzo alguno por esperar la disponibilidad de bienes americanos. Si un cargamento estaba disponible era llevado, pero era más frecuente que estas naves regresaran con lastre. De este modo, de las 195 naves de traficantes independientes holandeses que arribaron a América en el siglo XVI, 65 de ellas regresaron a Europa con lastre —llevando solo arena y agua— y otras 52 llevaban un

cargamento pequeño o simbólico. Solamente 69, o apenas una tercera parte, llegó con un cargamento completo de productos americanos para su venta en Europa. Casi no cabe duda de que este tráfico tuvo una relación de tipo triangular, pero para todo efecto práctico los barcos negreros solo tuvieron un impacto significativo sobre los tramos de la travesía que salían al África y de allí a América.

Una vez en Europa el capitán presentaba su informe y la tripulación recibía los salarios adeudados en dinero, lo que a menudo exigía el desembolso inmediato de 100.000 a 200.000 *livres* en efectivo. El *armateur* vendía entonces inmediatamente el azúcar importada y otros bienes a mercaderes consignatarios locales que se ocupaban de dicho comercio, y procedía luego a concentrarse en obtener todos los fondos restantes que se le adeudaban debido a las ventas a crédito de los esclavos. Esta venta de los bienes traídos de vuelta en su nave no solía brindarle al armador más de una tercera parte de su desembolso original. Por lo general tomaba tres años completar el resto de su retorno por la venta de los esclavos, necesitando el mercader vender con frecuencia a los importadores locales los bienes coloniales que llegaban permanentemente (con los cuales la mayoría de los esclavos eran pagados). El grueso de las ventas a crédito quedaba completado para el final de los seis años, aunque en ocasiones las deudas pendientes jamás eran pagadas. Era en los últimos tres de los seis años que se conseguían las utilidades de la trata. El periodo en el cual las deudas quedaban canceladas aparentemente era más corto en el tráfico británico, pues un estudio calcula que para finales del siglo XVIII se completaba en unos dos años.

El tamaño y el monto de las utilidades generadas por el tráfico de esclavos hace ya un tiempo que es objeto de intensos debates. Cabe poca duda de que los millares de naves que partían al África a participar en la trata negrera lo hacían porque para los comerciantes europeos les resultaba rentable invertir en este rubro. Siempre había, por ende, un gran número de comerciantes europeos, americanos y otros dispuestos a invertir su capital en esta empresa, no obstante la misma naturaleza de muy largo plazo de dichas inversiones. La trata era, asimismo, rentable para la mayoría de los Estados costeros africanos que exportaban esclavos. Siempre había una oferta de esclavos

llevados a la costa por los tratantes africanos, para quienes esto resultaba lucrativo, y la mayoría de las naciones africanas resistieron los intentos efectuados por los británicos después de 1808 para cerrar su trata. Incluso cuando el comercio (más valioso) de aceite de palma se convirtió en un gran producto de exportación después de la década de 1820, estas mismas regiones del África que lo exportaban seguían estando dispuestas a traficar con esclavos.

Pero queda en pie la cuestión de cuán rentable era la trata para los europeos y africanos que la controlaban, así como cuáles fueron sus costes económicos y sociales mayores.

La bibliografía tradicional consideraba que el tráfico era un monopolio europeo, en donde los africanos recibieron poca compensación y en el cual los esclavos eran comprados con artículos que no valían nada a precios ilusorios, y remitidos a través del Atlántico a un coste modesto. Se asumía, por ende, que las utilidades eran extraordinarias para los estándares de la época, y se sugería luego que ellas fueron tan grandes que las ganancias de este comercio de esclavos, en combinación con las utilidades generadas por los bienes producidos por esclavos que se comerciaban desde América, generaron el capital con que se financió la Revolución industrial.

¿Pero exactamente cuán rentable era para los europeos? La polémica ha sido intensa en lo que toca a los beneficios económicos globales que el tráfico de esclavos tuvo para los mismos europeos. Este debate se inició con Eric Williams y prosigue en la mayoría de los actuales artículos de revistas especializadas. Podemos dividir la discusión en tres cuestiones generales: ¿el comercio de esclavos era rentable al nivel de las firmas, y fueron estas utilidades excesivas? ¿Qué impacto tuvo sobre el crecimiento económico de Europa? Por último, ¿qué impacto tuvieron la trata y el trabajo de la mano de obra esclava en el crecimiento económico americano?

A partir del trabajo de los historiadores económicos europeos, hoy resulta evidente que las utilidades de comercio de esclavos no eran extraordinarias según los patrones europeos. La tasa promedio de 6% a 10% obtenida era considerada una muy buena tasa de utilidad en la época, pero no caía fuera del rango de otras inversiones contemporáneas. Pero si las ganancias no eran "astronómicas", ¿fue

la trata un comercio abierto, o se trató más bien de uno restringido que creó utilidades oligopólicas concentradas, las cuales pudieron entonces servir como una fuente fundamental de inversiones de capital en la economía europea? Se ha sugerido que los altos costes iniciales de ingreso, más el largo lapso necesario para recuperar completamente las utilidades, determinaban que solo las firmas altamente capitalizadas podían ingresar a la trata. La mayoría de los comerciantes distribuía sus costes ofreciendo acciones en los viajes negreros, e intentando por otros medios protegerse de una pérdida catastrófica en uno o más viajes fracasados. Pero los costes de ingreso, la experiencia de los contactos y la naturaleza internacional de las complejas negociaciones a realizar sugieren que había límites al número de comerciantes que podían tomar parte en la trata. Si bien esta especialización sí parece haberse dado (y hay casos de casas bastante importantes que operaban tanto en Inglaterra como Francia), resulta igualmente impresionante la cantidad de comerciantes independientes que tomaron parte en la trata, y cuántas naves fueron armadas para ella en cualquier año dado. Por ejemplo, durante el apogeo del comercio negrero, en la década de 1780, unas 260 naves, casi todas ellas de distinto dueño, eran necesarias para trasladar los 79.000 esclavos enviados anualmente a América.

Se han efectuado numerosos estudios sobre la rentabilidad del tráfico en el ámbito de las empresas individuales. Las investigaciones inglesas más tempranas, efectuadas por Anstey y otros, calcularon una utilidad bruta de 10% por viaje. En un reciente análisis del comercio francés del siglo XVIII, Guillaume Daudin encontró —usando la contabilidad económica moderna— que la tasa interna de retorno era de 6%. Este, calculaba él, era también el promedio de la mayoría de los tráficos comerciales de ultramar, y en realidad los negreros franceses estaban mucho menos especializados que los británicos, hallándose la mayoría de los traficantes de esclavos más grandes activamente involucrados también en otras empresas comerciales comunes. Daudin, a su vez, se preguntó si había mejores tasas de retorno para los capitalistas locales en la renta de la tierra, en arreglos privados de crédito o en bonos públicos, y halló que tanto el tráfico de esclavos como todo el comercio de ultramar arrojaban retornos en promedio

más altos de entre 2% y 5%. Sorprendentemente, el tráfico de esclavos y las inversiones en viajes comerciales generales eran menos riesgosas y más líquidas (esto es, que podía extraerse capital), y requerían de menos tiempo para cosechar retornos, que todas las restantes formas de inversión posible del siglo XVIII. Pero dados los riesgos más altos de todos los viajes de ultramar, el riesgo mismo era controlado adquiriendo participaciones en múltiples viajes. Esta necesidad de controlar un alto riesgo a escala de todo el mercado significaba que habían barreras para el ingreso al tráfico. Para que fuera rentable, un inversionista debía haber comprometido un gran volumen de capital. También había barreras de información debido a la necesidad de contar con buenos contactos y conocimiento acerca de la calidad y la experiencia de organizadores individuales de los viajes. El resultado era que los inversionistas eran, en su mayoría, comerciantes acaudalados de la localidad del puerto en donde las travesías se iniciaban.

También se ha sostenido que los mecanismos crediticios empleados para financiar la trata fueron de los más sofisticados que se emplearon en el comercio de larga distancia. Si bien esto es correcto, resulta que la mayoría de los mecanismos crediticios implementados por los tratantes y sus proveedores y clientes existían ya, antes que el tráfico estuviese plenamente desarrollado. De este modo, si bien la trata fue inusual en su uso sumamente alto del crédito, el cual los británicos usaron más, tales ventas a crédito no fueron únicas de este tráfico, y su uso tampoco fomentó por sí solo la evolución de las instituciones crediticias inglesas o continentales, a las que se considera de importancia tan crucial para el desarrollo de la moderna sociedad económica. Sin embargo, resulta interesante señalar que las instituciones crediticias inglesas estuvieron íntimamente involucradas en la trata de esclavos, incluso mucho después de que la participación británica directa hubiese cesado en 1807.

Este debate en torno a las tasas relativas de participación y control de los comerciantes, y al sofisticado uso de instrumentos crediticios, ha generado una vivaz bibliografía analítica. Sin embargo, en esta confrontación ningún investigador actual ha logrado mostrar que las ganancias del tráfico fueron invertidas directamente en las empresas industriales más tempranas de la Gran Bretaña. Todos los estudios

de las fuentes del capital industrial en Inglaterra sugieren orígenes locales, en la agricultura y/o el comercio europeo. No obstante ello, la tesis desarrollada inicialmente por Eric Williams, historiador y ex primer ministro de Trinidad y Tobago, que sugiere vinculación entre las utilidades de la trata negrera, las del azúcar producida por los esclavos y el capital usado para promover la Revolución industrial en Inglaterra, ha conseguido cierto respaldo. Así, los estudiosos franceses han sugerido el importante papel desempeñado por el África como un mercado para las manufacturas europeas, en especial las del tipo más primario. Se ha sugerido que en épocas de paz en Europa, la industria armamentista francesa dependía íntegramente del comercio africano (el cual era pagado con las exportaciones de esclavos). Puede mostrarse también que varias otras industrias del continente y de Inglaterra eran altamente dependientes del mercado africano. Dado que gran parte de las tempranas actividades industriales involucraban la elaboración de productos más toscos de consumo popular, es posible sostener que el mercado africano desempeñó un papel vital en el sostenimiento del crecimiento de algunas de las nuevas y nacientes industrias europeas. De este modo, si bien la posición más extrema sugerida por Williams no ha conseguido respaldo, los investigadores en cambio sí han sugerido diversos concatenamientos entre la producción industrial europea y el mercado africano.

Otra área que aún no ha sido explorada es la del uso del capital generado por la trata de esclavos dentro de la misma América. En muchos de los tráficos, los propietarios e inversionistas americanos participaron al lado de los europeos en el comercio negrero atlántico. Los colonos de las Indias Occidentales, los norteamericanos —virginianos y sobre todo los de Nueva Inglaterra— y los brasileños claramente fueron un importante grupo de propietarios dentro de la trata. Caben pocas dudas, en términos del volumen y del capital generado, de que algunas regiones americanas se comparan con las de Bahía y Río de Janeiro. El número de barcos preparados para el comercio africano en estas zonas sugiere una importante participación del capital local. El capital dedicado a la trata de esclavos brasileña provenía de muchas fuentes. Los comerciantes en Angola organizaron y pagaron numerosos viajes, y se invirtió capital del mismo Portugal.

Pero una gran parte del financiamiento provino de los comerciantes en las ciudades portuarias de Río de Janeiro y Salvador de Bahía. Los comerciantes que vivían en el Brasil tuvieron un mayor porcentaje de participación en la trata de esclavos que cualquier otra clase mercantil americana, dada la inusual importancia que los bienes producidos allí tenían en las importaciones africanas —sobre todo tabaco, licor, armas y municiones—, así como las complejas condiciones del viento y las corrientes en el Atlántico sur, que hacían que todo comercio triangular potencial resultara extremadamente difícil. Por ejemplo, de unas 42 naves negreras involucradas en problemas legales ante la *Junta do Comércio* (Juzgado Comercial) de Río de Janeiro, diez eran propiedad de comerciantes portugueses establecidos en el África y una de un mercader inglés, en tanto que el resto pertenecía a comerciantes de Río. Es más, incluso los navíos de propiedad europea o africana tenían probablemente participaciones vendidas a capitalistas brasileños. Y los comerciantes de la trata negrera de Río de Janeiro contaban con extensos contactos con los comerciantes de Luanda, que operaban ya fuera como copropietarios de sus expediciones esclavistas, ya como sus agentes. Si bien es cierto que los bienes producidos en el Brasil podían ser encontrados en toda nave negrera que salía para el África, solo un estimado de 14% de las naves esclavistas del temprano siglo XIX transportaba únicamente artículos de producción brasileña para la compra de esclavos. La parte más valiosa del tráfico, incluso en el Brasil, eran los textiles producidos en el Asia, los cuales debían importarse desde Goa, ya fuera vía Lisboa, ya entregados directamente a Luanda desde la India. De este modo, la trata brasileña, al igual que las otras, involucró una compleja amalgama de capital metropolitano, africano, indio y americano. Pero a partir del estudio de los registros mercantiles queda igualmente claro que los comerciantes de Río de Janeiro contaron con una significativa inversión de capital en la trata atlántica de esclavos, ya fuera como organizadores de viajes, propietarios de los mismos o incluso como aseguradores de las naves y su carga, y probablemente fueron los inversionistas americanos más grandes en la trata. No es fácil evaluar qué le sucedió después de 1850 a este capital brasileño ligado a la trata. Así, el final del tráfico de esclavos

al Brasil en dicho año involucró una significativa reasignación del capital local. Se ha sugerido que todo este capital se dirigió al consumo de bienes importados o a la especulación financiera, pero esto resulta dudoso. Es más probable que la mayor parte se haya dirigido al café, al tráfico de esclavos interno, a la construcción de nuevos ingenios a vapor para el azúcar, y al inicio de las inversiones en infraestructura en ferrocarriles y tranvías, todo lo cual experimentó un importante crecimiento en las siguientes tres décadas. Es posible que un proceso similar de despliegue alternativo del capital del comercio esclavista se haya dado en otras zonas importadoras americanas luego de la abolición del tráfico.

Sean cuales fueren las revisiones que podamos esperar en nuestro conocimiento de la economía de la trata, casi no cabe duda de que su aspecto básico ha quedado bien establecido. La vieja bibliografía popular que subrayaba lo barato de los esclavos, la pasividad de los africanos y la extraordinaria rentabilidad de la trata, quedó minuciosamente cuestionada con la documentación disponible. Resulta evidente, a partir de todos los estudios de los costes de aprovisionamiento de la trata, y de la organización del mercado africano, que los esclavos comprados en el África no eran un artículo de bajo costo. Los bienes exportados a este continente para pagar por ellos eran productos manufacturados o importaciones de elevado precio procedentes de otros países o incluso de otros continentes, y eran el factor más costoso en la preparación del viaje pues valían más que la nave, el salario de la tripulación y las provisiones de alimentos juntos. A finales de la década de 1780, un oficial de la Real Armada presentó un estimado del coste típico al Parlamento, donde se señalaba que la carga llevada a borde de un negrero típico que partía de Liverpool era de casi el doble del costo combinado del buque, su seguro y veinte meses de salario de la tripulación. El coste de la carga con que se partía y que se usaba para comprar los esclavos seguía siendo el gasto más grande en que incurrían los propietarios, y más de la mitad del coste total de toda la empresa, teniendo en cuenta la comisión final del capitán, otros oficiales y los agentes en las ventas finales de los esclavos, el interés de los préstamos y los derechos portuarios. Las dos terceras partes de los costes de armado de los negreros franceses

en el siglo XVIII también los conformaban los artículos usados para comprar los esclavos.

Además de los mitos referidos al precio barato de los esclavos, la literatura popular subrayó la posición dependiente de los mercaderes africanos en la trata. Se pensaba que los precios exigidos por los esclavos eran bajos e invariantes, que el tráfico estaba dominado íntegramente por los europeos, y que los africanos fueron unos observadores pasivos en todo el proceso. Estas cuestiones se examinarán con mayor detenimiento en el siguiente capítulo, pero vale la pena señalar acá que todos los estudios muestran que la mezcla de bienes que conformaba el precio en cada zona tendió a variar con el paso del tiempo, y que reflejó las cambiantes condiciones de la demanda y la oferta. De este modo los comerciantes africanos adaptaban su demanda de bienes en respuesta a las condiciones del mercado. Los africanos, asimismo, fueron astutos y persistentes en impedir que los europeos crearan condiciones monopólicas. Los fuertes europeos en el África occidental, e incluso los pueblos portugueses en la costa y el interior del África sudoccidental, resultaron ineficaces para impedir que los compradores rivales ingresaran al mercado local. Los fuertes solo ejercían su dominio unas cuantas millas tierra adentro y estaban diseñados más para alejar a los competidores que para amenazar a los proveedores. En cuanto a los singulares asentamientos portugueses, estos no lograron impedir que franceses e ingleses obtuvieran esclavos del Congo y de Angola a una escala masiva. Y sin embargo, estas, supuestamente, eran zonas totalmente monopolizadas por los portugueses.

Por último, si bien la idea del "triángulo de comercio" resulta esencialmente incorrecta, la trata negrera atlántica fue uno de los tráficos internacionales más complejos de la era moderna. Ella ligó íntimamente las exportaciones de cauris y de textiles del Asia a las importaciones africanas, e involucró el movimiento masivo de gente a través de grandes masas de tierra y de enormes océanos. El tráfico ataba capital, naves y tripulaciones europeas por largos periodos e involucró arreglos crediticios sumamente complejos para la venta de cultivos americanos en los mercados europeos. De este modo, si bien es posible que un "triángulo comercial" concreto no haya existido

como un desarrollo significativo para las naves de la trata, los vínculos económicos establecidos entre Asia, Europa, África y América claramente sí involucraron una red de relaciones que abarcaba el globo. En el centro de este sistema yacía una Europa comprometida con el consumo de cultivos de plantación americanos a un ritmo siempre creciente, cultivos que iban desde lujos a necesidades primarias dentro de la población europea. Hasta su reemplazo con inmigrantes europeos en el tardío siglo XIX, fueron los esclavos africanos quienes permitieron que esta revolución en el consumo tuviera lugar. Sin dicha mano de obra, la mayor parte de América jamás se habría desarrollado al ritmo en que lo hizo.

5

La organización africana de la trata de esclavos

¿Hubo un mercado de esclavos en el África, y fueron estos comprados en una forma económicamente racional? Estas interrogantes aparentemente inocuas han causado un enorme debate, pues algunos autores niegan incluso la existencia de semejante mercado y asumen que todos los esclavos fueron cogidos por el pirático secuestro efectuado por los comerciantes europeos. Por lo tanto, la primera pregunta a hacer es: ¿existió un mercado? La respuesta proveniente de todas las fuentes conocidas es que todos los esclavos del África fueron comprados a propietarios locales, y que el intercambio de bienes por ellos representó un mercado real según cualquier definición. Si bien al principio de cada una de las tratas europeas hubo casos de capitanes negreros ignorantes que cogían a los africanos locales que se presentaban ante ellos en la costa, esta práctica cesó rápidamente. Los compradores europeos eran íntegramente dependientes de los vendedores africanos para la entrega de esclavos. Los tratantes de Europa jamás penetraron seriamente más allá de la costa antes del tardío siglo XIX, debido al poderío militar de los Estados africanos y a la amenaza que las enfermedades presentaban. La costa misma a menudo estaba ligeramente poblada y tenía pocos esclavos. Estos comenzaron a llegar a la costa en número suficiente

como para llenar las bodegas de las naves negreras solo a través de los comerciantes africanos dispuestos a transportarlos desde el interior. La complejidad de este intercambio era tal que ello explica por qué razón los esclavos eran comprados en número tan pequeño en la costa, y por qué los europeos se tomaban meses para reunir un lote completo que remitir a América. Dado este equilibrio de recursos y de relaciones de poder, los europeos rápidamente descubrieron que nada sería posible salvo un tráfico pacífico. Quienes no se adaptaban eran eliminados rápidamente de la trata, en ocasiones a la fuerza.

Además de su compromiso con una trata pacífica, si querían comprar esclavos, los europeos debían hacer frente a las demandas especiales de Estados consolidados. Casi todos los traficantes pagaban impuestos locales y negociaban de algún otro modo con los tratantes africanos como extranjeros autónomos y poderosos que controlaban sus propios bienes y mercados. Los europeos rápidamente se adaptaron en todo lugar a las prácticas mercantiles locales. Se calcula que en el Reino de Hueda, en la llamada Costa de los Esclavos, a finales del siglo XVII y comienzos del XVIII, los tratantes europeos debían pagar el equivalente a 37 o 38 esclavos (valorizado este costo en 375 libras esterlinas) por nave, para así comerciar esclavos en el reino. Esos costes incluían un real impuesto sobre el derecho a comerciar, pagos a los oficiales reales que se ocupaban del traslado de los esclavos a las naves, el costo de los intérpretes para el gobierno africano —uno para cada una de las comunidades extranjeras que en ese entonces comerciaban en la costa y que sabían inglés, francés, holandés y/o portugués— e incluso una privilegiada primera venta de un pequeño número de esclavos reales antes de que todos los demás pudieran ser comprados. Luego estaba un último impuesto a la exportación. Estos impuestos y pagos por el derecho a comerciar existían en, virtualmente, todas las costas. Los observadores europeos en la costa africana registraron casi todos estos gravámenes sin hacer comentario alguno, tomándolos como el coste normal de tratar con poderosos Estados extranjeros, quejándose solo de las que pensaban eran prácticas corruptas o arbitrarias que favorecían a un grupo por encima de otro.

En un arreglo inusual, el mismo gobierno de Hueda garantizó un precio estándar para todos los esclavos vendidos a una sola nave —una

práctica que evidentemente favorecía a los negreros europeos—, pero incluso aquí dicho precio variaba de uno a otro buque, dependiendo de factores de la oferta y la demanda, e incluso se fijaban precios estándares para naves de la misma nación que estaban comerciando al mismo tiempo. Aunque los tratantes europeos constantemente le solicitaron al rey de Hueda un precio fijo para todas las naves, el gobierno rechazó todas estas peticiones. Lo más frecuente en la mayoría de las tratas era que los precios variaran por cada esclavo vendido, y hubo constantes quejas de parte de los negreros de que el precio de los esclavos tendía a subir hacia el final de la transacción, puesto que los africanos sabían que estaban ansiosos por completar sus ventas y partir. El Reino de Hueda, además, exigía que los europeos emplearan un grupo dado de mediadores africanos, los cuales concertaban todo el tráfico y recibían una comisión por las ventas fuera de los impuestos y los derechos portuarios, una práctica común no solo en la Costa de los Esclavos sino también en la ensenada de Benín.

Adicionalmente, como los europeos debían permanecer en la costa durante varios meses, debían comprar toda el agua y las provisiones de los comerciantes locales en cualquier moneda o artículo exigido. Incluso surgió un mercado crediticio sumamente activo, en el cual los europeos entregaban bienes a los funcionarios o comerciantes locales para que les compraran esclavos en el interior, además de obtener esclavos a crédito con la promesa de la venta de artículos. Esto produjo disputas y causas judiciales, en las cuales los gobiernos africanos a menudo tenían cautivos a los comerciantes europeos residentes, o les expulsaban de la costa por no haber pagado sus deudas. La existencia de estos poderosos Estados locales independientes en realidad fue, para los europeos, la garantía de una relación comercial constante. Ello explica por qué razón Hueda y Dahomey (que conquistó al primero en la década de 1720) brindaron algunas de las más grandes cantidades de esclavos a la trata atlántica.

Toda esta trata de esclavos era algo desconocido para los africanos. En África ya había este tráfico, tanto interno como internacional, antes del arribo de los europeos, los cuales encontraron conveniente adaptarse a los bien establecidos mercados y arreglos comerciales locales ya existentes. En muchos casos los europeos sólo profundizaron

mercados y redes comerciales preexistentes. Los africanos asimismo fueron rápidos para responder a las necesidades europeas más allá de los esclavos mismos. Los de la costa desarrollaron una producción especializada para alimentar y vestir a los esclavos que llegaban a los puertos, y suministrar provisiones para los puestos comerciales europeos y sus naves que arribaban. Se abrieron nuevas rutas comerciales a medida que la demanda europea se expandía más allá de las ofertas costeras locales, y con ello el comercio de más larga distancia pasó a ser la norma en todas partes. Se decía que los comerciantes musulmanes blancos y negros de la región sahariana, finalmente, comenzaron a comerciar en Hueda a comienzos del siglo XVIII, puesto que las complejas rutas saharianas estaban ahora ligadas a las rutas atlánticas europeas en el llamado Corredor del Benín: las tierras de la sabana abierta en la costa de Guinea.

Los Estados traficantes de la costa obtenían sus esclavos del interior, comprándolos tanto con su producción local, como sal, pescado seco, nuez de cola y tejidos de algodón, así como bienes europeos. Las rutas comerciales inusuales, abiertas por los europeos, a menudo fueron desarrolladas también por los africanos. Los holandeses iniciaron el tráfico oceánico directo y sistemático, con pequeños yates que corrían entre la Costa del Oro y la Costa de los Esclavos en el siglo XVII, para así comprar productos africanos demandados en los mercados auríferos de Elmina. Pronto les siguieron africanos en canoas oceánicas, que crearon por vez primera un nuevo e importante comercio de cabotaje entre estas dos costas para los bienes comerciales acostumbrados. Esto, en realidad, explica los orígenes del asentamiento en Pequeño Popo, en la Costa de los Esclavos, que era un punto de detención para las canoas de la Costa del Oro que se transferían, desde el océano hasta los canales de navegación en las lagunas del interior. Al mismo tiempo los nuevos alimentos americanos importados por los europeos, para sus propias necesidades, fueron adoptados rápidamente por los productores africanos. Estas importaciones incluían cultivos tan fundamentales como el maíz y el camote, junto con la mandioca, el café y el cacao. Ya para la década de 1680, las comunidades de la Costa de los Esclavos estaban suministrando maíz a las naves negreras europeas. Los europeos, asimismo, introdujeron

cerdos y productos asiáticos tan novedosos como los cítricos. Muchos de estos cultivos, lentamente, reemplazaron o complementaron los alimentos africanos tradicionales, permitiendo a menudo el surgimiento de poblaciones más densas y saludables. Aunque algunos de estos productos fueron integrados a arreglos tradicionales de la producción de alimentos, otros pasaron a conformar la base de nuevas industrias locales. Hubo incluso el caso de telas europeas de lana importadas, que fueron desenhebradas para sacar sus hilos y vueltas a tejer por los tejedores de la Costa de los Esclavos, para producir así un nuevo estilo de tela para ser consumida en la Costa del Oro. Esto, además de la bien conocida importación del hierro sueco en barras, usado por los herreros africanos para producir instrumentos agrícolas con que limpiar el monte y sembrar los cultivos. En ninguna parte de la costa los africanos dejaron de beneficiarse con el comercio europeo o con la introducción de nuevos productos, y usarlos para sus propios fines y necesidades.

La existencia de una floreciente economía de mercado, con una especialización en las tareas y la producción, así como una clase mercantil bien definida en la mayoría de las zonas de África, antes del arribo de los blancos, explica en gran parte la rapidez y la eficiencia de su respuesta al tráfico europeo. El oro y los esclavos habían sido exportados por este continente durante siglos. Los africanos estaban muy bien acostumbrados a las economías de mercado y al comercio internacional mucho antes del arribo de los portugueses a la costa occidental del continente, desde las caravanas de comerciantes saharianos del Sudán occidental, hasta las ciudades de piedra y las ferias del oro organizadas por los comerciantes musulmanes suajilis del África oriental. Esto no quiere decir que fueran mercados plenamente capitalistas, puesto que los monopolios locales, el parentesco y los constreñimientos religiosos, juntamente con la intervención estatal, a menudo creaban un acceso desigual y mercados restringidos, tal como aún lo hacían en la mayor parte de Europa en el siglo XV. Pero, en general, los precios, definidos en cualquier moneda, unidad de cuenta o mezcla de bienes comerciales, fluctuaban en respuesta a la oferta y la demanda a lo largo y ancho de todo el continente. Y los comerciantes tampoco eran renuentes a ampliar sus mercados o a adoptar nuevas tecnologías.

De este modo, los africanos, desde el principio mismo, tuvieron pocas dificultades para tratar con los europeos y comerciar con ellos. Antes de su arribo ya existía un extenso mercado de esclavos, y si bien en el África la esclavitud doméstica sería sustancialmente diferente de la esclavitud comercial americana, todo el proceso de coger cautivos de guerra, de esclavizar a criminales y deudores, de gravar con esclavos a grupos dependientes, e incluso de efectuar incursiones en contra de campesinos inermes eran, todas, actividades de mercado muy conocidas. Los esclavos eran comprados por grupos y personas locales por toda el África, y eran asimismo despachados al norte y al este, a satisfacer los mercados de Oriente Medio y del Mediterráneo. De este modo, los europeos lograron aprovechar mercados ya desarrollados. Es más, el contacto de larga data con los Estados islámicos de Noráfrica y el Cercano Oriente, incluyendo el comercio de larga distancia entre el Asia y el África oriental, antes del arribo de los europeos, hizo que los africanos pudieran negociar, a partir de un conocimiento razonable de los mercados internacionales, qué artículos de la producción europea, o asiática, más les atraían.

Si los mercados africanos existían y los esclavos eran comercializados por toda el África antes del arribo de los europeos, y si los africanos definitivamente no fueron unos actores económicos pasivos, ¿qué hay del precio que recibieron por sus esclavos? ¿Cuánto costaba un esclavo en la costa africana, y acaso cambió este precio con el paso del tiempo? Estas siguen siendo preguntas fundamentales al ocuparnos de la economía de la trata de esclavos. Establecer el precio al cual los esclavos fueron vendidos a los europeos en el África es un cálculo sumamente complejo. Para los europeos, el precio era el coste de los artículos que necesitaban para comprar y ofrecer a cambio para obtener un esclavo. Este coste europeo de bienes era conocido como el precio "de primera". En las costas africanas, estos artículos a menudo duplicaban su valor cuando se les vendía a los africanos, y dichos precios eran denominados el precio de "intercambio". Al estimar sus propios costes, casi todas las cuentas europeas usaron el precio "de prima". Pero hasta usar el precio de intercambio de lo que los africanos debían pagar resulta un cálculo complejo. La combinación concreta de artículos usada en cualquier compra era expresada tanto

en monedas europeas como en las cuentas monetarias africanas, lo que incluía monedas tales como conchas de cauri, alambres de cobre o incluso tela de palma, o se la definía en unidades tales como una "onza" de intercambio, lo que originalmente significó el valor de una onza de oro, "atados" y otras unidades arbitrarias. Estas monedas o unidades de cuenta africanas no eran uniformes a lo largo del continente. Las conchas de cauri, por ejemplo, eran una moneda primaria usada en el golfo de Guinea pero no en la costa del Congo-Angola. La "onza" era sumamente común en la Costa del Oro y en las áreas asociadas pero no se la usaba en otros lugares, en tanto que un "atado" de bienes era común en el comercio con la costa de Loango y la angoleña. Las monedas de plata acuñadas en Hispanoamérica fueron usadas en el siglo XVIII en los puertos de la Alta Guinea así como en la Costa del Oro y la ensenada de Biafra, y fueron llevadas por todas las naves negreras brasileñas que en el siglo XIX se dirigieron al África oriental a comprar esclavos. En muchas regiones se usó el polvo de oro para comprar esclavos, sobre todo en la ensenada de Benín. De este modo, los europeos a menudo se veían obligados a gastar su propia moneda en el comercio con los africanos.

Por último, establecer un precio promedio en una nave llena de 450 esclavos resulta igualmente complejo, puesto que no se pagaba un precio uniforme por todos los esclavos, en un puerto cualquiera y en un momento dado. Ellos variaban ampliamente dependiendo de la edad, el sexo y la salud de cada uno. Las mujeres, en promedio, eran 20% más baratas que los hombres, y los niños lo eran aun más. Además, los varones en "óptimas condiciones" (es decir, adultos de buena salud y de edad económicamente activa) eran 20% más costosos que los de mayor edad, y así, sucesivamente. De este modo, los precios promedio variaban dependiendo de los esclavos que se compraban, aunque, en general, entre la mitad y las dos terceras partes de cualquier grupo de esclavos transportados a la mar, frente a la costa, estaba conformado por hombres en la edad más valiosa. Los precios de los esclavos, asimismo, variaban dependiendo de la competencia comercial local y de las condiciones de la oferta, e incluso variaban a lo largo de la etapa de compra de un viaje individual. Esta variación en el precio "promedio" por esclavo quedó bien reflejada en los registros

de los traficantes independientes holandeses del siglo XVIII. Así, el *Nieuwe Hoop*, que comerció en tres ocasiones en Senegambia entre 1767 y 1771, promedió un precio distinto en cada ocasión, pasando de 262 florines por esclavo, en un viaje, a 325 florines en otro. El *Philadelphia*, que efectuó cinco viajes sucesivos en esta misma costa entre 1753 y 1760, también pagó un precio promedio distinto en cada expedición, pasando de una cifra baja de 230 florines a un máximo de 337 por esclavo. Este patrón de variación fue común por toda el África y nunca dos naves holandesas promediaron el mismo precio. Es más, los precios concretos pagados por cada esclavo variaron de modo sumamente considerable de esta media, puesto que cada compra era efectuada con una variedad de artículos de coste marcadamente diferente para los europeos. Así, un observador inglés calculó que si bien el precio promedio por esclavo en un grupo dado era de £3 15s, los que eran comprados con conchas de cauri costaban £4 cada uno, los que se adquirían con cuentas y barras de hierro solo costaban £2 15s, y los que se vendían a cambio de piezas de tela de la India alcanzaban hasta £6.

Los bienes vendidos por los europeos a lo largo de los varios siglos de la trata tampoco tuvieron la misma calidad, cantidad o precio. Y los productos que los africanos querían a cambio tampoco fueron los mismos en todo lugar y tiempo. Si bien a las cuentas y los brazaletes de latón sí les fue bien en el siglo XVII, el número necesario para comprar esclavos creció en tal medida que para el siguiente siglo no valían nada en tales intercambios, puesto que los vendedores africanos ya no manifestaban interés alguno por ellos. Además, aunque el oro era mayormente exportado desde el África, hubo también el caso de portugueses que obtuvieron un gran número de esclavos a comienzos del siglo XVIII en la Costa de los Esclavos, comprándolos con oro brasileño. En el siglo XVII, los comerciantes portugueses también emplearon las monedas de plata acuñadas en Hispanoamérica —los famosos pesos de a ocho (reales)— al comerciar en la costa de la alta Guinea, que los compradores africanos locales usaban como moneda y para hacer joyas. Los últimos treinta años del siglo XVIII, asimismo, vieron a los ingleses necesitados de comprar con oro a los esclavos que los asante vendían, puesto que estos se

rehusaban a aceptar artículos británicos a cambio de estas compras, en un momento en que los holandeses no tenían problema alguno para cambiar sus bienes europeos por esclavos en estos mismos mercados. Y los artículos europeos, los textiles de la India oriental o las cauris del océano Índico tampoco fueron los únicos productos que los europeos usaron para comprar esclavos. También había grandes cantidades de artículos americanos importados, entre ellos el tabaco brasileño y el ron norteamericano. A menudo también se empleaban bienes africanos. Los textiles de manufactura africana, sal, pescado seco, nueces de cola, diversas telas y otros productos costeros locales también fueron usados para comprar esclavos en los mercados del interior, juntamente con productos europeos. En las sabanas de la costa de Senegambia y de la Alta Guinea, al norte de las áreas boscosas, se importaron caballos que los portugueses llevaron desde fuentes árabes en Noráfrica, los mismos que se usó para comprar esclavos, oro y marfil. En la zona del río Cross, de la ensenada de Biafra, fue necesario adquirir varas de cobre locales para comprar los esclavos, y en la bahía de Loango, al norte del río Zaire y en el río mismo, se acostumbraba comprar tela de palma producida localmente por el grupo vili de la costa de Loango, para así pagar los esclavos durante los primeros siglos de la trata en las regiones congoleña y angoleña.

Por último, algunas regiones eventualmente tuvieron poco interés por los artículos que los europeos ofrecían. Se ha sugerido que el limitado nivel de participación que los puertos de Senegambia tuvieron en la trata negrera atlántica en los siglos XVIII y XIX se debió no tanto a una oferta decreciente de esclavos como a la creciente falta de interés por los artículos europeos ofrecidos en la trata, así como a la capacidad de los grupos senegambios para abastecer la mayor parte de sus necesidades con el comercio norafricano. Los comerciantes locales exigieron telas norafricanas incluso en sus contactos más tempranos con los portugueses. Esta era una región ideal para los comerciantes europeos: era la más cercana a Europa, tenía los tiempos de navegación más cortos a América y era la que producía la tasa más alta de esclavos varones de primera en toda África. Pero la demanda limitada de bienes europeos o del Asia oriental, así como el alto precio de los esclavos y la limitada oferta, debida a los competitivos

mercados norafricanos, aseguraron que para los europeos esta sería una zona menor en el tráfico de esclavos.

A pesar de todas estas variantes sí hubo ciertas tendencias de largo plazo, las cuales fueron evidentes en la venta de esclavos africanos a los europeos. Los precios de los esclavos permanecieron bajos o cayeron casi en todo lugar, desde el periodo temprano hasta finales del siglo XVII, lo cual sugiere que en la mayoría de los casos la creciente oferta superó a todo incremento en la demanda. Aunque el requerimiento americano de esclavos estaba subiendo, en especial después de mediados del siglo XVI, el nivel constante de guerras africanas debido a la expansión estatal y a la explotación europea de nuevas partes de la costa, cubrió, de lejos, las necesidades americanas. Por ejemplo, la Costa de los Esclavos, que surgió como una fuente principalísima de los mismos a comienzos del siglo XVII, vio caer el precio promedio durante la mayor parte del siglo hasta el decenio de 1690, cuando inició un periodo de crecimiento prolongado pero constante. De este modo, el precio promedio de un esclavo (considerando en este caso la totalidad de los esclavos comprados por cualquier nave individual, e incluyendo unas dos terceras partes de varones y 80% de adultos) en función de los precios "de primera", subió de £3 por esclavo a comienzos del decenio de 1680, a £10 a mediados de la década de 1730. En un examen detallado de los precios ingleses, esta tendencia creciente es claramente evidente dondequiera que los británicos comerciaban. Parece que se alcanzó una meseta en el periodo entre las décadas de 1690 y 1750. Si bien hubo amplias fluctuaciones anuales y por década, los precios permanecieron relativamente constantes en los niveles alcanzados a finales del siglo XVII. Pero a mediados de siglo se inició un alza secular de larga duración en los precios constantes, con apenas modestas pausas hasta el siglo XIX. Para comienzos de la década de 1760, los precios constantes eran el doble de los de 1700 y luego despegaron a un ritmo aún más rápido, siendo para finales del decenio de 1790 cuatro veces mayores que los de comienzos de siglo, y para inicios de la siguiente década eran cinco veces más altos en libras esterlinas constantes.

Esta tendencia creciente en los precios representaba el impacto dual de la creciente demanda americana que iba superando el alza

de la oferta, al mismo tiempo que la sobreabundancia de bienes europeos en los mercados africanos empujaba a la baja los precios de las importaciones. De este modo, el número de barras de hierro necesarias para comprar un esclavo subió mucho más que los precios promedio expresados en monedas europeas. Además, la competencia constante e incesante de los europeos mantuvo los precios al alza, puesto que jamás pudieron monopolizar cualquier zona de la trata por mucho tiempo. El tema constante de todos los Estados africanos que comerciaban con los europeos era mantener la competencia abierta, favoreciendo siempre nuevos arribos por temor a volverse dependientes de los traficantes tradicionales. Por ejemplo, aunque los portugueses quedaron excluidos del golfo de Guinea por los holandeses a comienzos del siglo XVII, los Estados locales, que habían sido tan hostiles durante los días de su monopolio, les dieron la bienvenida a su retorno y les permitieron comerciar no obstante la vigorosa oposición europea septentrional. Al mismo tiempo, el Reino del Congo, al sur del río del mismo nombre, a menudo enviaba sus esclavos al norte del río para ser exportados desde la costa de Loango, a fin de escapar así al control del monopolio portugués en su propia área de comercio. Hay casos no solo de reyes locales que forzaban a los tratantes a permanecer neutrales mientras que sus países estaban en guerra, sino también dedicados a la diplomacia internacional. Así, a finales del siglo XVI el rey de Allada, en la Costa de los Esclavos, envió un emisario oficial a la corte francesa para estimular el ingreso de Francia a la trata local de esclavos y contrapesar, de este modo, la influencia inglesa y holandesa. Al mismo tiempo el rey Afonso II del Congo envió una embajada a Roma, exigiendo que se estableciera en su reino un obispado autónomo, separado del de la isla portuguesa de Santo Tomé.

En suma, los africanos no fueron ni actores pasivos ni pueblos inocentes que desconocían la economía de mercado, y fueron capaces de tratar con los europeos sobre una base de igualdad. Ellos ya estaban bien integrados a una economía de mercado y respondieron a los incentivos del mismo tan bien como cualquier otro pueblo de Europa occidental. También combatieron los intentos europeos de colocar limitaciones monopólicas a su trata, y a su vez lograron limitar las

demandas excesivas que los europeos hacían a sus arreglos comerciales locales. Aunque sus necesidades de consumo pueden haber sido diferentes a las de los europeos, ellas fueron determinadas por distintas economías, ecologías y organizaciones sociales. Incluso algunas de sus costumbres aparentemente más pintorescas, al menos para los europeos contemporáneos, tienen mucho sentido económico para los economistas actuales.

Esto en ningún lado es tan evidente como en el uso de las conchas del océano Índico como moneda, en particular en el África ecuatorial. Para los lectores modernos este podría parecer un instrumento de intercambio primitivo, que indicaría el atraso de los africanos de ese entonces. Pero en realidad las conchas cauris tenían una larga historia de uso como moneda en el Asia, antes de su implantación en el África. Se las empleó en la China hasta el siglo XIII y fueron una moneda común en Bengala y otras partes de la India hasta el siglo XIX. Las cauris fueron usadas por todas las islas del Pacífico, e incluso aparecieron en la bahía de Hudson, entre los indios de Norteamérica.

Su elección como moneda era más que razonable. Ellas eran producidas en montos relativamente fijos a partir de una fuente única, eran duraderas y podían ser almacenadas de modo indefinido, y eran además fácilmente identificables y no podían ser falsificadas. Estas conchas tampoco eran la única forma de moneda en uso, sino que se las empleaba frecuentemente junto al oro, la plata y el cobre. Se las usó en la India y en el África, como la forma de pago más barata, y eventualmente serían reemplazadas con monedas de cobre o papel moneda.

Las cauris eran una moneda flotante sin ninguna tasa de cambio fija, y su valor podía variar según el momento y el lugar, influido por su valor intrínseco (el coste de producirlas y transportarlas) y su demanda y oferta. La única característica singular de las cauris es que los europeos que las usaban en la costa africana se rehusaban a aceptarlas como pago por cualquier cosa que ellos mismos producían, al menos durante la era de los tráficos de esclavos y de aceite de palma, cuando África era independiente. Sin embargo, en el tardío siglo XIX y temprano XX se las aceptó como moneda para los impuestos que los

europeos cobraban en algunas de sus nuevas colonias africanas, y en algunas zonas continuaron siendo usadas hasta la década de 1920.

Aun más, los comerciantes europeos no fueron los únicos que emplearon las cauris como dinero. En efecto, la región del África en donde se las usaba era una zona limitada. Ella comprendía esencialmente la región de la ensenada de Benín y la cuenca del río Níger. Esta zona de cauris se extendía desde la parte occidental del Estado contemporáneo de Costa de Marfil hasta la margen occidental del actual Camerún, y comprendía a Ghana, Togo, Benín, gran parte de Nigeria y Mali meridional. Pero no se las utilizaba como dinero en el área noroccidental de la ensenada de Benín (desde Liberia hasta Senegal) o hacia el sur (desde la ensenada de Biafra —al menos en la etapa más temprana— hasta Angola, al sur). De este modo, si bien incluía una de las zonas exportadoras de esclavos más importantes, ella no abarcó a toda, o a la mayoría, del África occidental.

Las cauris fueron introducidas inicialmente al otro lado del Sahara por comerciantes musulmanes, antes de la apertura del tráfico costero a manos de los portugueses en el siglo XV. Ellas provenían de las islas Maldivas, una serie de atolones directamente al frente de la costa meridional de la India. Aunque este molusco se halla por toda la región del Pacífico, el África oriental y Zanzíbar, inclusive, era la variedad conocida como *moneta* la que mayor concentración tenía en estas islas del océano Índico. Allí se producía la concha más pequeña y distintiva. Estas pequeñas especies semejantes a caracoles eran sacadas vivas del mar, se les dejaba morir en la costa y sus conchas eran, entonces, limpiadas, reunidas y enviadas tanto a Ceilán como a la India. Las cauri fueron originalmente un monopolio portugués, al igual que todas las cosas asiáticas importadas a Europa, luego un monopolio holandés y finalmente uno dominado por los ingleses. Aunque las islas se mantuvieron independientes de todo dominio extranjero y se hallaban bajo el mando de su propio sultán, las regiones claves que comerciaban con ellas eran Ceilán y la India, y fue el dominio europeo de estas regiones lo que garantizó sus respectivos monopolios.

Después de limpiadas y clasificadas, las pequeñas conchas eran empaquetadas en canastas de hoja de coco que contenían una cifra

estándar de 12.000 conchas, y esta *kotta*, como se la conocía, era entonces llevada a Ceilán y la India por los comerciantes locales o de este último país. Estas eran, por lo general, intercambiadas por el arroz y otros alimentos que no se producían en los atolones. Los europeos adquirían estas conchas con monedas de oro y plata, pero se encontraron con que ellas eran el lastre ideal —por oposición a la arena u otros materiales no comerciales— para los buques que navegaban a Europa. Eran así un artículo cuyo transporte casi no tenía coste alguno.

Fueron llevadas por los portugueses, en la década de 1510, a la costa africana occidental, donde ya se las usaba como dinero. Los portugueses, a diferencia de otros europeos, comerciaban directamente con los productores de las islas del océano Índico y podían transportar sus conchas desde allí hasta el África o Lisboa. Pero los holandeses que los reemplazaron a comienzos del siglo XVII tuvieron problemas con los productores y las compraban a consignatarios locales en Ceilán o la India, al igual que los británicos que les siguieron. Holandeses e ingleses remitían las conchas directamente a Europa. Allí eran limpiadas y clasificadas nuevamente y colocadas en toneles, puesto que haberlas usado en el comercio africano como lastre habría hecho que resultara difícil acceder rápidamente a ellas como bienes de intercambio. Ámsterdam y Londres se convirtieron en grandes mercados de cauris y a ellos llegaban todos los europeos que comerciaban con el África, desde los suecos hasta los portugueses. Durante el apogeo de la trata negrera en el Atlántico en el siglo XVIII, holandeses e ingleses por sí solos importaron unos 40.000.000 de conchas anuales (en un año promedio), y se calcula que ambos compraron 10 millardos de ellas en el periodo 1700-1790.

En el África, las conchas eran, o embolsadas o perforadas y colocadas en cordeles. La unidad básica era un cordel de 40 conchas denominado *toque* (o *tokky*), que al igual que todas las demás unidades era una palabra portuguesa o la alteración de una de ellas. Cinco toques conformaban una *galinha* de 200 conchas, y 20 *galinhas* una *cabess* (o *cabeça*) de 4000 conchas, aunque también se usaba una *cabess* "pequeña", de apenas 10 *galinhas*, de 2000 conchas. Para el siglo XVIII, la traducción inglesa de estos vocablos era "cordel"

(*string*) para toque, "racimo" (*bunch*) para *galinha* y "cabeza" (*head*) para *cabess*, pero en referencia a la pequeña de 2000 conchas (que en este caso se consideraba estaba conformada por cincuenta cordeles). Diez "cabezas" equivalía a una "bolsa" de 20.000 conchas (que pesaba alrededor de cincuenta libras), que era lo que una persona podía llevar sobre su cabeza. El medio principal con que se transportaban las cauris dentro del África era cargándolas sobre la cabeza, mediante los porteadores humanos.

El valor de las cauris variaba según el lugar y el momento: en Hueda, a comienzos del siglo XVIII, una "cabeza" de 2000 conchas promediaba alrededor de una libra esterlina. En el transcurso de este siglo y el siguiente hubo una inflación constante del valor debido a la masiva importación de conchas y al crecimiento relativamente más lento de las economías locales y regionales. De este modo, el precio de un esclavo en cauris variaba constantemente, subiendo de 10.000 a 30.000 conchas en el decenio de 1680, a 40.000 y 50.000 en el de 1710, a 80.000 para la década de 1760, y al doble de esto diez años más tarde. La mayoría de las transacciones incluía otros bienes junto con las cauris como precio del esclavo.

Las cauris eran usadas dentro de sus zonas de intercambio como dinero, aunque en toda el África —e incluso en Europa— se las empleaba como joyas. A menudo circulaban junto con otras monedas, desde el polvo de oro producido en el África a las monedas de plata americanas acuñadas en Potosí. En todos lados eran la calderilla y se las usaba en las transacciones más simples. Además, dado su peso, a menudo no recorrían grandes distancias en transacciones de intercambio. Frecuentemente se las usaba como dinero de cuenta y los artículos eran pagados en otras monedas o bienes, como sal, nueces de cola, ganado o esclavos.

Si la concha usada como moneda por los africanos tenía sentido económico, sus demandas de importación, del mismo modo, reflejaban un sofisticado público comprador, el cual experimentó grandes cambios locales en el consumo y la moda a lo largo del tiempo. Así, en el siglo XVII en la Costa de los Esclavos las armas y la pólvora eran un rubro menor del tráfico de esclavos, pero pasaron a ser uno mayor en el XVIII, a medida que los Estados locales revolucionaban

sus ejércitos y la forma en que llevaban a cabo la guerra. Las telas de algodón de la India tuvieron una gran demanda en el siglo XVII, pero a comienzos del XVIII fueron reemplazadas, como principal importación textil, por las telas de lino de manufactura alemana procedentes de Silesia. Los brazaletes de latón pasaron de moda hacia el decenio de 1690, siendo reemplazados por los lavamanos de latón, a los cuales los artesanos locales cortaban para fabricar sus propias joyas. Si bien el licor en general, y el ron americano en particular, jamás fueron importantes en esta costa, en el siglo XVIII el brandy francés sí pasó a ser una importación significativa por cierto tiempo. El oro brasileño que, repentinamente, abundó después de 1700, sirvió a los traficantes portugueses para comprar los mejores esclavos. Y si bien el tabaco de Bahía fue conocido en la trata desde sus primeros días, fue solo a mediados del siglo XVIII que se convirtió en un artículo de consumo masivo en esta costa.

Lo que pasó en la Costa de los Esclavos sucedió también en casi toda África. Los informes de los europeos están repletos de constantes noticias de las cambiantes demandas del mercado y de la necesidad de responder a ellas. Ellos efectuaron un esfuerzo incesante por introducir nuevos productos, algunos de los cuales pasaron a ser artículos de gran demanda en tanto que otros no lograron atraer ningún cliente. Todo ello refuerza la idea de un mercado africano relativamente complejo y siempre diferente, impulsado por factores económicos y sociales básicos, comunes a todas las economías de mercado de la época. La competencia era la norma, puesto que ninguna nación europea jamás dominó el mercado esclavista del todo. Los africanos resistieron todos los intentos de monopolizar sus mercados y ninguna nación podía ofrecer bienes que no contaban con una demanda. La ausencia de artículos de calidad llevó a una caída de la trata. Aunque algunos autores han sugerido que los africanos se vieron seducidos por bienes de mala calidad hasta quedar embelesados y caer en una dependencia permanente del tráfico de esclavos, lo cierto es que la historia de las importaciones europeas en África revela por doquier mercados locales singulares, con constantes cambios en la demanda que reflejaban la variación en los gustos, así como la cambiante abundancia de mercancías. Tanto el ingreso como la salida

de diversas regiones del mercado de esclavos de ultramar muestran que hubo una volición de parte de los africanos en lo que toca a su participación, al menos entre los vendedores de esclavos. En suma, los europeos, por sí solos, ni crearon este mercado ni tampoco fijaron los bienes a usarse en la trata.

Si determinar la oferta de bienes extranjeros importados en este mercado era difícil, igual de complejo fue calcular la oferta de esclavos africanos. Su origen y la forma en que se les obtenía son de los puntos más difíciles de detallar. Resulta evidente, a partir de la mayoría de las fuentes, que durante, aproximadamente, el primer siglo de la trata, los pueblos costeros lograron suministrar suficientes esclavos con los grupos que vivían cerca al mar. Para el siglo XVIII se los estaba extrayendo de grupos del interior, que vivían lejos del mar. Pero cuáles fueron estos grupos y cuán lejos estaban de la costa son cuestiones difíciles de resolver. Gran parte de esta dificultad se debe a la ignorancia que los negreros europeos tenían de los desarrollos internos del África. Ellos solo tenían la noción más vaga de los nombres de los grupos del interior, o de su ubicación e importancia relativa. En efecto, para establecer el origen de los esclavos, los historiadores africanos debieron depender, sobre todo, no de los traficantes europeos que visitaron la costa, sino de las listas de esclavos producidas por los funcionarios y plantadores americanos, tomadas de los nombres originales que los mismos esclavos daban. Incluso debieron recurrir a las listas de esclavos cogidos en alta mar por la marina británica en la era del embargo posterior a 1808. Por lo demás, no hay ningún manifiesto de nave alguna que enumere el origen étnico de los esclavos que transportaba a América, indicando solo el puerto donde se les compró.

La mayoría de los observadores sugiere que los esclavos llevados a América durante los primeros dos siglos de la trata provenían de zonas costeras que probablemente no estaban a más de dos días de camino del mar. Las regiones densamente pobladas a lo largo de las costas de Senegambia, Guinea y el Congo fueron una fuente importante y constante de esclavos durante extensos periodos. Pero se asume que, para la segunda mitad del siglo XVIII, los esclavos provenían del interior en su mayor parte, a medida que la trata se expandía e

intensificaba. Debe haberse producido cierta disminución en el tráfico costero de esclavos, a medida que los grupos locales eran o bien incorporados a Estados más poderosos, logrando encontrar protección de las incursiones y la esclavitud, o emigrando fuera del alcance de los cazadores de esclavos, obligando así a los tratantes locales a alejarse cada vez más de las costas en busca de esclavos. Pero incluso en el tardío siglo XVIII y comienzos del XIX, la mayoría de los esclavos aún provenían de lugares relativamente cercanos a la costa, no obstante las muy citadas nociones europeas de que la gente llegaba desde cientos de millas tierra adentro. Por ejemplo, los principales puertos exportadores de la ensenada de Biafra —Bonny y Nuevo Calabar (en el delta del río Níger) y Calabar (en el delta del río Cross)— tomaban la mayoría de sus esclavos de los grupos de lengua igbo e ibibio, que estaban densamente asentados entre los ríos Níger y Cross, bastante cerca de dichos puertos. Este fue el patrón desde los primeros días y hasta que la trata llegó a su fin, entre las décadas de 1830 y 1840. Aunque los pueblos hausas, nupe y kakanda, que se hallaban lejos, al norte, pasaron por estos puertos, ellos definitivamente fueron una minoría. Lo que sucedió en esta importante zona exportadora probablemente fue típico de lo que sucediera en la mayoría de las regiones. Cuando seguían exportando, las áreas tradicionales continuaban siendo las fuentes principales de esclavos, y estos se hallaban situados, sobre todo, cerca de la costa. La única excepción a esta regla parece haber sido el movimiento de esclavos hacia los puertos de Loango y de Angola. Si bien dichos Estados costeños continuaron proveyendo esclavos locales, ya en el siglo XVIII comenzaron a arribar esclavos a estas costas desde el interior y en cantidades significativas, siguiendo las principales rutas de caravanas que se extendían varios cientos de millas tierra adentro.

Es claro que los movimientos de larga distancia eran inevitables, particularmente en el caso de los cautivos de guerra. En ningún caso conocido la guerra dejó de conducir a la venta de esclavos. Algunos cautivos podían ser muertos, la élite en especial, pero la mayoría era esclavizada. Por ejemplo, si bien los reyes del Dahomey gustaban de lucir la cabeza de sus enemigos de estatus noble, las mujeres de los enemigos vencidos pasaban a ser esclavas domésticas en Dahomey y

la gente común era esclavizada, tanto para satisfacer necesidades locales como para ser enviada a la trata internacional. Entre los asante, en el siglo XVIII, el Estado incluso suministraba pólvora a los oficiales subordinados que libraban la guerra, esperando ser pagados con los esclavos capturados. Los esclavos-cautivos de guerra fueron, así, una mercancía común en toda el África, y era inevitable que llegaran a la costa cada vez más cantidad de estos provenientes del interior. Además, dada la universalidad de la esclavitud doméstica, no era inusual que los capturados o secuestrados sirvieran como tales en una localidad hasta que se pudiera arreglar su transporte para ser enviados a la costa. También podían servir como porteadores para transportar otros bienes desde el interior a la costa, del mismo modo en que ellos estaban siendo enviados allá para ser vendidos.

Es difícil calcular el porcentaje total de esclavos que dejaron el África como cautivos de guerra. Todos los estudios coinciden en que había numerosas formas de esclavizar a la gente. Además de los tomados prisioneros en la guerra había también incursiones a gran escala en pos de esclavos, junto con el más aleatorio secuestro individual casi en todos lados, en especial a lo largo de las fronteras mal definidas de los Estados más grandes. La mayoría de las sociedades tenía en común la esclavitud judicial por delitos civiles y religiosos, así como por deudas. Los Estados más grandes a menudo exigían que las regiones dependientes proporcionaran tributo en esclavos, los cuales podían entonces ser remitidos a ultramar. Un estimado sugiere que en la década de 1820, los asante gravaron a su pueblo en oro y en esclavos cuando aquel no estaba disponible, lo que anualmente le produjo al Estado central unos 2000 esclavos de tributo. Incluso se ha sugerido que las comunidades mercantiles aro, del sudeste de Nigeria, usaban sus instituciones oraculares y religiosas para esclavizar personas, pero este uso de la religión fue raro y es posible que no haya existido ni siquiera entre los aro.

La magnitud que deba asignarse a cada uno de estos factores desató un debate actualmente en curso entre los investigadores y en el cual hay poco consenso, dada la escasez de fuentes, escritas u orales. Caben pocas dudas de que la guerra fue extremadamente importante para generar cautivos. Aunque la mayoría de los investigadores

subraya motivos locales para los conflictos militares y muestra cómo fue que las guerras frecuentemente perturbaron los mercados y el comercio, no cabe duda de que la esclavización "facilitó" la guerra y la hizo económicamente más viable. La posibilidad de vender los cautivos sin importar su origen hizo que ella fuera aun más atractiva que la sola posibilidad de conseguir más tierras, vasallos o mercados. Las guerras religiosas bien definidas —la más célebre de las cuales sería causada por los conflictos entre musulmanes en el África occidental, en los siglos XVIII y XIX— produjeron también esclavos para los mercados americanos. Tampoco cabe duda alguna de que algunas guerras estuvieron directamente relacionadas con el control del comercio internacional, y por ende con el tráfico atlántico de esclavos. Los prolongados conflictos entre los allada, los huedas, los dahomeyanos y los reinos de Oyo, en la Costa de los Esclavos estuvieron claramente relacionados con el control del tráfico de esclavos y el comercio europeo, así como con los mercados y la producción locales. Los efectos de estos conflictos resultaban, en ocasiones, contraproducentes. Esto queda bien ilustrado con el surgimiento del mismo Reino de Dahomey. Este destruyó los pacíficos Estados comerciales de Allada y Hueda para tomar el control de la trata, y al hacer esto perturbó seriamente el tráfico de esclavos normal en la ensenada de Benín por algún tiempo. Una guerra de primera magnitud solo podía durar un breve tiempo sin que trastornara seriamente las rutas comerciales tradicionales y paralizara del todo a los mercados de esclavos. Esto sucedía a menudo en la costa cuando uno o más Estados estaban dispuestos a destruir a sus vecinos, y producía lo que las relaciones contemporáneas europeas reportaron como la "clausura de los caminos" o rutas tradicionales a la costa, deteniendo, así, todo el comercio.

Además de las guerras religiosas o comerciales, la naturaleza absolutista de muchos de estos Estados, así como el gran número de pretendientes debido a los matrimonios polígamos de la realeza, ocasionó que los conflictos dinásticos fueran una constante en todos los Estados importantes, lo que a menudo llevó a las guerras civiles. Las luchas dinásticas se daban constantemente incluso en aquellos reinos que contaban con consejos de ancianos que elegían al monarca, como en el Reino del Congo, al sur del río del mismo nombre. El Imperio

malí, en la región del Alto Níger, fue bastante singular en su uso de una poderosa casa regia para seleccionar al monarca, lo que a menudo es mencionado como una de las razones de su inusual longevidad de siglos. El aumento en el tamaño de los Estados conducía también a un incremento en las rebeliones que estallaban en la periferia, dadas las comunicaciones relativamente malas dentro del África, la falta de una burocracia profesional en la mayoría de las regiones, la incapacidad de algunos gobernantes autoritarios para respetar los derechos locales tradicionales, y el hecho de que la mayoría de los Estados solo contaba con ejércitos a tiempo parcial debido a las limitaciones que la agricultura presentaba. En suma, el África se hallaba, en varios sentidos, al mismo nivel que la Europa medieval en lo que toca a su organización estatal y su coherencia administrativa. Todo esto produjo una gran cantidad de guerras civiles en todo momento, incluso en los Estados mejor administrados. Algunas de estas guerras, cuando constituían rebeliones de grupos locales periféricos en contra de un poder central relativamente seguro, podían llevar a un gran incremento en la trata de esclavos, sin perturbar las redes y mercados tradicionales.

Pero cuando se daba una desintegración a toda escala de los Estados centrales, su efecto sobre la trata de esclavos podía ser más negativo que positivo. En tales épocas de desintegración estatal, los grupos emigrantes que formaban nuevos Estados a menudo pasaban por una fase de bandidaje. Aunque esto producía esclavos, con las constantes incursiones, en última instancia hacía que fuera inseguro viajar por las rutas comerciales y destruía las redes tradicionales de mercados. Este fue el caso del Pequeño Popo, en la Costa de los Esclavos, establecido por gente vencida proveniente del este de Accra. Durante algún tiempo después de su fundación, la población de esta ciudad portuaria era más un grupo de bandidos que un Estado formal. Parte de este bandidaje rindió en la venta de esclavos, pero Pequeño Popo no sería un comerciante significativo para los europeos hasta que dejó dicha etapa y pasó a ser una sociedad comercial esencialmente pacífica y respetuosa de las leyes.

Distintos tipos de guerra proporcionaban una cantidad diferente de esclavos para la trata atlántica, en ocasiones a costa del funcionamiento efectivo del tráfico. Pero el África no se hallaba

constantemente en guerra, en todo lugar y en todo momento. Para mantener la trata se necesitaba un volumen pequeño pero constante de esclavos, de regiones esencialmente pacíficas. Las expediciones de incursión-comercio montadas por los tratantes de la costa o del interior, evidentemente, eran una posibilidad. Unos pequeños grupos de comerciantes armados traficaban con —y capturaban a— agricultores en rápidas expediciones. Esto es lo que un observador inglés vio al visitar el Viejo Calabar en 1787. Él se unió a una de estas flotas de incursión-comercio conformada por unas doce canoas con remeros armados. Subiendo por el río Cross advirtió que:

> [...] de día visitábamos las aldeas por las que pasábamos y comprábamos nuestros esclavos limpiamente, pero de noche efectuábamos varias incursiones en las orillas del río. Las canoas usualmente eran dejadas con un destacamento armado; el resto, cuando desembarcaba irrumpía en las aldeas y corriendo en tropel a las chozas de los habitantes cogía hombres, mujeres y niños promiscuamente (Donnan, *Documents*, 2: 572).

Este tipo de actividad, obviamente, era más exitoso en los sistemas de aldeas pequeñas pero densamente pobladas, comunes en esta región entre los igbos. Tales incursiones, asimismo, habrían sido comunes a lo largo de las fronteras de los Estados más grandes, allí donde no existían entes bien integrados de múltiples comunidades, así como en otros más amorfos, en donde la autoridad central solo se ejercía de modo ligero a escala local. Pero las irrupciones constantes de forasteros habrían resultado difíciles de llevar a cabo en Estados bien integrados que contaban con soldados profesionales.

Sería sorprendente que este tipo de incursión se diera por mucho tiempo sin que provocara una reacción en la población local, ya fuera agrupándose para protegerse a sí misma, ya emigrando de los lugares débilmente defendidos. Resulta inusual, en extremo, que estos cazadores de esclavos, en canoas, del Viejo Calabar continuaran usando este método en el Cross después de un siglo de intenso comercio de esclavos en esta zona. Comerciar y efectuar incursiones en la misma zona solo podía darse allí donde antes no se habían llevado a cabo invasiones a ninguna escala.

En todas las regiones se reportaron actos individuales de secuestro, y estas capturas no tan bien organizadas y de menor envergadura eran difíciles de controlar, incluso en los Estados más poderosos. En efecto, en muchas comunidades el secuestro era un crimen que se castigaba con la esclavización, y se le consideraba tan serio como el asesinato y el adulterio. Es también evidente que el secuestro podía, fácilmente, dar paso a incursiones más estructuradas, y que esto era algo común en épocas de crisis.

Dada la falta de prisiones formales, todos los delitos eran castigados, ya fuera con actos físicos o con la esclavitud. Los funcionarios, los pretendientes al trono y los jefes rebeldes a menudo eran ejecutados. Los europeos reportaban con cierta regularidad cómo, por ejemplo, el rey de Dahomey ejecutaba a sus gobernadores locales por mala conducta funcional, o porque constituían una amenaza para su mandato autocrático. En 1754 fueron ejecutados tres virreyes sucesivos del rey dahomeyano en el puerto de Hueda, junto con dos funcionarios menores, todo esto en épocas de paz interna. Se daba muerte a los asesinos y a otros que se consideraba habían cometido actos viles en contra de la comunidad o de la religión local. Pero los crímenes más comunes como los robos, adulterio, secuestro, blasfemia y brujería usualmente se castigaban con la esclavitud. También parece haber existido la esclavitud por deudas. Aunque casi todos los Estados sostenían que tales esclavos creados jurídicamente debían usarse solo como esclavos domésticos, lo cierto es que en algunos lugares se abusaba de estos procedimientos judiciales, y dichos cautivos eran a menudo vendidos a tratantes que los retiraban de sus comunidades natales.

La importancia relativa de cada uno de estos medios de esclavización debe haber variado según el momento y el lugar. En unos cuantos casos bien definidos, como la compleja red comercial y de mercados regionales establecida por los pueblos aro, en lo que hoy es el sudeste de Nigeria, entre los ríos Níger y Cross, es evidente que las actividades judiciales, juntamente con algunas incursiones de bajo nivel, constituían la fuente primordial de los esclavos. En esta zona, la más densamente poblada del África occidental, los aro crearon un mercado muy complejo mediante el establecimiento de pequeñas

colonias de comerciantes pacíficos entre grandes grupos de pueblos no aro. Ellos desarrollaron esta red desde principios del siglo XVII para transportar esclavos a la trata atlántica, vinculándose pacíficamente con otras redes comerciales al norte, este y oeste, y usando a otros intermediarios al sur para llevar sus esclavos a los puertos de la costa de Biafra. Aunque empleaban mercenarios de tiempo en tiempo, los comerciantes aro operaron en un entorno esencialmente pacífico desde el siglo XVII hasta el XIX. Aquí no había Estados sino simples comunidades terratenientes, y hubo pocas guerras formales en torno a la construcción del Estado, los conflictos dinásticos o el control del comercio. Esta red comercial pasó con facilidad de los esclavos al aceite de palma en el siglo XIX, y fue una fuerza vibrante y poderosa hasta la ocupación colonial británica a finales del siglo XIX. Era, además, una organización confiable que durante décadas suministró un volumen constante de varios millares de esclavos al año a los puertos de los dos Calabar, y a Bonny, en la costa.

Este mismo tipo de tráfico constante en los mercados locales también fue reportado en la Costa del Oro, donde tanto los fante como los asante obtenían la mayor parte de sus esclavos de grupos del interior, en mercados bien definidos dentro de sus propios territorios. Dichos Estados guerreros, asimismo, gravaban, tomaban cautivos y libraban guerras en las cuales los esclavos eran un botín importante, pero al mismo tiempo comerciaban a estos últimos pacíficamente con sus vecinos.

Como vemos con este examen, no hubo una fuente dominante de esclavización incluso en una región dada, aunque la fuerza fue en última instancia el instrumento fundamental usado por doquier para conseguir esclavos. El hecho de que casi todos los Estados africanos hayan reconocido la esclavitud doméstica refleja que la esclavización era una institución aceptada en el continente, y que el coste del transporte y la seguridad de los esclavos era mucho menor de lo que habría sido en otro caso. Las caravanas de esclavos que llegaban al mercado eran respetadas por los pueblos locales siempre y cuando sus propios integrantes no se vieran afectados; así, se encontraban esclavos en todos los mercados, tanto en los internos como en los de la costa.

Es igualmente evidente que los costes del ingreso al negocio de la trata de esclavos eran relativamente altos, puesto que fue necesario

usar la fuerza y porque el tráfico involucraba muchas comunidades y Estados. Los comerciantes debían organizar porteadores, comprar bienes para vender y contar con extensos contactos personales, con parientes o religiosos, sobre una vasta área para así asegurar el paso en paz, y es claro que necesitaban tener soldados o partidarios armados para proteger sus compras de otros, o impedir que sus esclavos huyeran. Quienes efectuaban incursiones en pos de esclavos tenían que preparar grupos móviles bien armados, los cuales debían, además, poder recurrir también a los mercados pacíficos. Todo esto explica que solo personas relativamente acaudaladas, o asociaciones bien definidas de pequeños comerciantes (a las que se encontraba por doquier entre Nigeria y Loango), podían dedicarse al tráfico de esclavos. Estos comerciantes debían ser hábiles para determinar las condiciones de los mercados locales y ser capaces de comerciar con los europeos, además de usar y obtener crédito de todos sus contactos (europeos inclusive) todo lo cual hacía necesario contar con una capacitación de largo plazo y un extenso conocimiento. Aunque la trata administrada por el Estado existía en algunos lugares, y aunque reyes y funcionarios reales comerciaban por cuenta propia por doquier, el mercado de los esclavos estuvo dominado por los comerciantes, de quienes se dice fueron actores principales en todos lados, incluso en reinos tratantes dominados por la realeza, como Dahomey. Pero todos los estudios de la economía del tráfico sugieren que estos mercaderes jamás tuvieron el monopolio del mercado. Los europeos eran libres de comerciar en cualquier parte de la costa y a menudo se negaban a hacerlo donde los precios eran demasiado elevados. Los africanos, a su vez, se rehusaban a quedar limitados a cualquier nación traficante y fomentaron activamente la competencia entre los compradores. El resultado fue que el precio de los esclavos variaba según la oferta y la demanda, y tendió a ser uniforme entre todas las regiones costeras del África occidental.

Debemos recordar, además, que, en última instancia, la trata de esclavos africana era un tráfico conformado por relativamente pocos esclavos vendidos en reducidos grupos por doquier. Su compra tomaba tiempo y se hacía en pequeños lotes, incluso cuando se contaba con la mejor organización posible y se disponía de fuentes seguras y constantes de esclavos. Así, entre 1730 y 1803, cincuenta y

siete esclavistas holandeses pasaron en promedio 200 días (o más de seis meses) en la costa africana comprando esclavos, y en promedio adquirieron menos de dos por día. Las compras, por lo general, eran de pequeños grupos de esclavos, incluso bajo las mejores condiciones. Por ejemplo, la mejor tasa diaria de cargado era de ocho esclavos al día, alcanzada por la nave *Pins Willem V*, que en 1759 se dirigió a la bahía de Loango y cargó 478 esclavos en 60 días, en tanto que la peor fue la del *Zanggodin*, que llegó a la Costa de Guinea en 1773 y se tomó 377 días para cargar 127 esclavos. La estadía más larga en la costa de cualquiera de estas naves holandesas de traficantes independientes fue la del *Geertruyda y Christina*, que también fue a la costa de Guinea y se tomó 508 días para cargar apenas 276 esclavos. Aunque las primeras naves de la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales —que comerciaron en lugares fortificados fijos como Elmina entre 1687 y 1734— solo necesitaron en promedio de cien días para cargar sus esclavos, ellas también compraban menos de cinco al día.

Lo que le sucedió a los traficantes independientes holandeses, así como a las naves de la compañía monopólica holandesa, ya fuera comerciando en la Costa del Oro o la de los Esclavos, en Guinea o en la costa de Loango, al norte del río Congo, fue una experiencia común a todos los europeos en todos los puertos de comercio. Así, a la nave portuguesa *Nossa Senhora da Agua de Lupe e Bom Jesus dos Navegantes* le tomó más de tres meses comprar 410 esclavos en Luanda en 1762-1763. Para acumular esta cantidad de esclavos fueron necesarias 74 transacciones individuales, las que promediaron poco más de cinco esclavos por transacción, aun cuando la mayoría fue adquirida a comerciantes intermediarios portugueses que habían tenido tiempo para acumularlos en la costa. La compra más grande fue de unos 43 esclavos, pero la transacción modal fue de apenas uno por día. De este modo, el movimiento de esclavos a los puertos costeros seguía efectuándose en lotes relativamente pequeños, incluso bajo las mejores condiciones, lo que hace que resulte aun más difícil establecer su origen en función de la guerra, las incursiones, los secuestros o la esclavitud judicial. En efecto, el tráfico de esclavos en pequeños lotes sugeriría también múltiples fuentes de ellos, en relación con el tipo de capturas acumuladas.

Los comerciantes europeos hacían las compras en pequeños grupos incluso cuando residían en la costa. Fue así que el comerciante inglés Richard Miles, gobernador del castillo inglés de la Cape Coast a finales de la década de 1770, y que compraba esclavos por cuenta propia para su posterior venta a las naves que arribaban, debió efectuar 1308 compras separadas para obtener 2218 esclavos entre 1772 y 1780. Estos fueron comprados en la costa, subiendo y bajando de Accra al oeste hacia el Castillo de la Costa del Cabo, al este, y Miles a menudo los retenía por varias semanas antes del arribo de las naves visitantes. Su capacidad para concentrar los esclavos —acumularlos y guardarlos en corrales— le permitió venderlos en grupos grandes a los europeos a precios más altos que los de mercado. Su coste promedio por esclavo fue de dieciséis libras esterlinas en bienes, y los vendió a las naves que arribaban por un valor de veinte libras esterlinas de bienes comerciables. Los capitanes, en su mayoría, estaban dispuestos a pagar esta comisión a fin de cargar sus naves con mayor rapidez y reducir así todos los costes asociados con una larga estadía en la costa, desde los derechos locales por anclaje a la creciente incidencia de enfermedades y muertes. Aunque en ocasiones podía efectuar compras significativas de esclavos a los grandes tratantes locales, la mayoría de las ventas fueron de mercaderes desconocidos por unos cuantos esclavos. Asimismo, parecería que les adelantaba bienes a crédito a los comerciantes africanos locales para que compraran esclavos en el interior.

Este tipo de lo que se conoce como "concentración" de los esclavos en grupos algo grandes para una sola venta era típico de las tempranas compañías comerciales monopólicas. Ello tuvo como resultado tiempos de rotación mucho más rápidos. Fue por esta razón que entre finales del siglo XVII y comienzos del XVIII, las naves de la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales lograban adquirir todos sus esclavos en apenas tres meses, esto es en la mitad del tiempo que le tomaría a un traficante independiente cargar sus esclavos más adelante en esta centuria. Pero semejante sistema necesitaba grandes desembolsos de capital en propiedades fijas tales como fuertes, y comerciantes residentes a tiempo completo, algo común en la Costa del Oro y en la de los Esclavos, así como en Angola, pero raro en todos

los demás lugares. Esta era una propuesta que definitivamente resultaba demasiado costosa, y en última instancia los traficantes independientes dominaron en la mayoría de las regiones y abandonaron estos arreglos de costos fijos por un tráfico temporal en las naves más barato, aunque de mayor duración. Fue solo bajo la presión del bloqueo de la marina británica, a mediados del siglo XIX, que los comerciantes cubanos y brasileños retomaron esta práctica en la costa africana. Debiendo cargar los esclavos rápidamente para escapar a su detección por parte de las patrullas de las naves de guerra británicas, los traficantes, después de 1830, levantaron barracas permanentes en la costa para comprar los esclavos durante un largo periodo, y así poder cargarlos en unos cuantos días cuando la nave negrera arribara de América. Pero esta fue una experiencia excepcional.

Si la trata fue un acuerdo normal de mercado, y si los comerciantes africanos particulares, obviamente, se beneficiaron con el intercambio, ¿cuáles fueron los costes que este tráfico tuvo para las sociedades y economías africanas en general? En suma, ¿cuáles fueron las consecuencias macroeconómicas que el tráfico de esclavos tuvo para el África? Esta pregunta plantea dos cuestiones fundamentales: ¿los bienes comprados con los esclavos sumaron o restaron al desarrollo económico africano, concreto y potencial? En segundo lugar, ¿cuál fue el impacto demográfico que la pérdida de una población tan grande tuvo a escala local tanto como continental?

La cuestión de las importaciones europeas y el crecimiento económico africano gira en torno al tipo de bienes importados —bienes de consumo o de capital—, y a su impacto relativo sobre las actividades industriales locales. Esta no es una pregunta simple o fácil de responder. Para dar un solo ejemplo, las barras de hierro fueron importantes en toda el África y las usaron herreros locales para producir herramientas, armas y utensilios de todo tipo. Pero la importación de este hierro noreuropeo de alta calidad tuvo un impacto negativo sobre la industria africana de la minería y la fundición de dicho metal, puesto que el producto importado era más barato y posiblemente mejor que el de manufactura africana. Algunos investigadores, asimismo, afirman que en muchas partes del África occidental las telas de algodón de la India oriental fueron un elemento desalentador para

la industria textil local. Ellas, a menudo eran usadas como envoltorio sin que las costureras locales las procesaran en modo alguno. También se pensaba que reemplazaron a telas más burdas de algodón y de hoja de palma de fabricación local. Pero, en todas las regiones del África, la producción textil artesanal local perduró hasta la era posterior al tráfico de esclavos, lo que sugiere que las telas locales probablemente eran bastante competitivas con las importaciones europeas en el extremo inferior de la escala, al menos hasta que los ingleses lograron introducir sus telas más bastas masivamente, a finales del siglo XIX.

Los bienes introducidos por los europeos obviamente llevaron a un mayor consumo, pero tuvieron un impacto diverso sobre la producción local de bienes competidores. El licor, por ejemplo, ya era producido en el África, antes de la trata y durante ella. Los africanos consumían el vino de palma y diversas cervezas de granos, y ahora también consumían el ron americano de caña o el brandy europeo. Los negreros europeos introdujeron este tipo de consumo, pero estos bienes importados no eliminaron la producción local, la que perduró durante todo el periodo del tráfico de esclavos. Hasta la importación de tabaco tuvo algunos efectos positivos. El tabaco brasileño y americano era un artículo nuevo que se introdujo en el mercado africano, creando una demanda que llevó a que en la misma África surgiera cierta producción local.

Los artículos suntuarios, como las cuentas y las joyas, fueron evidentemente importados por personas de elevado estatus y tendieron a distinguir a la élite de las masas. Algunos de estos artículos de lujo fueron incorporados a la vestimenta tradicional y promovieron la actividad artesanal, en tanto que otros reemplazaron a la producción tradicional de joyas y cuentas en el África misma, lo que llevó a la decadencia de industrias locales. La importación de grandes cantidades de conchas de cauri fue en realidad un rasgo positivo, puesto que promovió la monetización de la economía del África occidental; esto, a su vez, profundizó en los mercados tradicionales en muchas partes del continente y fomentó la especialización regional y la integración a los mercados de los que habían sido agricultores de subsistencia. Toda esta actividad de mercado estimuló enormemente

la producción local, ya fuera en lo que respecta a la ampliación de industrias tradicionales, desde la pesca y la caza a la agricultura y la minería, o la creación de nuevas industrias locales que sobrevivieron largamente al final del tráfico atlántico de esclavos.

Las caravanas de esclavos abrieron nuevos y complejos vínculos comerciales y nuevos mercados locales, integrando de este modo al Mediterráneo con los mercados muy al sur de la costa de Guinea, o ligando la mayor parte del África central, de un océano al otro. Estos caminos y vías quedaron abiertos al comercio doméstico tanto como a la trata de esclavos, lo cual monetizó más la economía continental e incrementó el nivel de intercambios, el comercio y la producción. Por último, muchos esclavos fueron comprados con bienes africanos o fueron alimentados con provisiones producidas en el continente, lo que fomentó un mayor crecimiento agrícola, impulsado a su vez por la introducción europea de los cultivos americanos, sobre todo el maíz y la yuca (mandioca). Pero incluso con todos estos nuevos bienes que ingresaban a los mercados, su impacto siguió siendo pequeño. Las importaciones europeas solo alcanzaron £ 2.100.000 de bienes al año incluso durante su época de apogeo, a finales del siglo XVIII, lo que probablemente representó menos del 5% del ingreso total del África occidental para los, aproximadamente, 25.000.000 de la población residente.

Aunque antes de 1700 África podía exportar grandes cantidades de marfil y oro, que tenían mercados dispuestos en ultramar, y entre las décadas de 1820 y 1860 produciría aceite de palma para su exportación, lo que superaría de lejos el valor de los esclavos, lo cierto es que entre 1700 y 1820 su exportación primaria fueron los seres humanos. A pesar de que la pérdida de estos habitantes probablemente no fue tan grande con respecto a la población, como lo sería la pérdida de emigrantes para las poblaciones establecidas de países emigratorios clásicos como Irlanda o Portugal en los siglos XVIII y XIX, sí hubo, en cambio, una diferencia fundamental. Para producir estos esclavos se utilizó la violencia y ella sí tuvo un costo en lo que toca al crecimiento económico. Aunque hay formas controversiales de establecer el crecimiento o la caída de la demografía africana, sí se cuenta con suficientes evidencias como para mostrar una caída en

la población local en la costa occidental a resultas de las guerras y el bandidaje, así como del abandono de tierras agrícolas viables debido al temor a las incursiones esclavistas. Este factor económico negativo, en particular, y su desvío concomitante de recursos a las actividades militares, fue lo que afectó de forma más adversa a la economía del África occidental.

Luego de numerosos intentos de estimar las poblaciones africanas —ninguna de las cuales fue contada oficialmente en la era esclavista—, los historiadores y demógrafos llegaron a un consenso aproximado según el cual la población expuesta al tráfico atlántico de esclavos sumaba unos 25.000.000 en el año 1700. Esto es alrededor de la mitad de la población total del África subsahariana. Esta población estaba creciendo, a lo más, alrededor de 0,5% al año. Dicho estimado de crecimiento tiene como base el cálculo de una tasa de defunciones sumamente alta de 35-45 por millar, y una tasa elevada de natalidad de un 40-45 por millar, lo que en la mayoría de los años dejaba un crecimiento positivo aproximado de 5 por millar. Aunque todas las mujeres africanas contraían matrimonio y experimentaban la fertilidad tempranamente, los largos periodos de lactancia y diversas prácticas culturales mantenían el lapso que mediaba entre los nacimientos, de unos tres años, y tuvo como resultado que nació una cantidad menor de niños de lo que de otro modo habría sido el caso en este entorno reproductivo natural. Esta tasa de natalidad es mayor que su equivalente entre los esclavos de las Indias occidentales, pero inferior al 55 por millar alcanzado por los de la Norteamérica continental. Las tasas de defunciones eran sumamente altas debido a los serios problemas ecológicos presentes dentro del África, que en muchas regiones llevaban a la sequía y la hambruna, pero también a un entorno de enfermedades sumamente severo. Aunque los africanos tenían una respuesta menos violenta a muchas de las enfermedades que eran fatales para los europeos, la malaria y otras enfermedades tropicales eran letales y mantenían elevadas las tasas de mortandad.

Si aceptamos una tasa de crecimiento de 0,5% para una población de 25.000.000, esto daría un incremento hipotético de unas 125.000 personas nuevas cada año. Si unas 80.000 personas eran forzadas a ingresar al tráfico de esclavos durante su apogeo, ellas representaban

casi las dos terceras partes del crecimiento potencial y habrían reducido dicha tasa de crecimiento de 0,5% a una tasa apenas positiva de menos de 0,2%. Incluso quienes cuestionan este modelo aceptan que, en este periodo, la tasa de emigración probablemente fue de no más de 2-3 por millar. Esto se obtiene calculando un promedio de unas 60.000 personas enviadas a través del Atlántico, desde mediados del siglo XVIII hasta mediados del XIX. Si aceptamos una tasa de crecimiento aun menor de 0,3% anual, que sería razonablemente aceptada como un estimado mínimo posible, entonces la población excedente de 75.000 apenas si superaba la emigración de los esclavos, en especial si se incluyen las migraciones de la trata de esclavos de oriente.

Recientemente se propuso un estimado más radical del impacto que el tráfico de esclavos tuvo sobre las poblaciones africanas, empleando un enfoque controversial de proyecciones retrospectivas a partir de poblaciones regionales contemporáneas. Se sostiene que la población del África occidental realmente cayó en 2.000.000 de personas entre 1700 y 1850. El estimado es que en este lapso de 150 años la población de dicha región cayó a partir de una cifra proyectada de 25.000.000 a 23.00.000. De haber crecido a una tasa conservadora de 0,3% al año en este mismo periodo, habría alcanzado los 39.300.000 en 1850. Por ende, el tráfico atlántico de esclavos podría haber costado una pérdida total de 16.300.000 africanos en 1850: los 2.000.000 menos que se calcula eran residentes en 1700, y los 14.300.000 personas potenciales que habrían sido sumadas de haber crecido la población en 0,3% al año a partir del 1700.

Sean cuales fueron estos diversos estimados de la pérdida, lo que no puede negarse es que el tráfico transatlántico de esclavos sí tuvo un impacto, cuando menos en desacelerar considerablemente el crecimiento de la población africana, si es que no produjo un auténtico declive. Es incuestionable que el estimado de 4.300.000 personas esclavas y libres, de ascendencia africana, que vivían en América en la década de 1790 habrían efectuado una contribución significativa al crecimiento de la población africana si hubiesen permanecido en dicho continente.

Aunque los cambios totales en la población del África occidental no pueden ser evaluados plenamente, no cabe duda, en cambio,

que los estudios detallados de regiones locales han sugerido declives poblacionales bastante importantes. El millón aproximado que vivía en Senegambia en 1700 sufrió la más fuerte pérdida demográfica a comienzos del siglo XVIII, pero parece haber recuperado un crecimiento positivo en la época posterior a 1750. En cambio, a los aproximadamente 2.500.000 de la costa de Alta Guinea les fue bien antes de 1750 y solo experimentaron una población decreciente en la segunda mitad del siglo XVIII. Debido al tardío inicio del tráfico de esclavos, los más de 2.000.000 de la Costa del Oro aparentemente fueron los que menos sufrieron, tal vez sin que se produjera ninguna caída en la población residente. Los más de 4.000.000 de la ensenada del Benín, cuya parte más importante era la Costa de los Esclavos, sufrieron la caída más fuerte de todas las regiones del África occidental. Su población residente se mantuvo en constante declive entre 1690 y 1850, desde, probablemente, alrededor de los 4.000.000 de personas —en el estimado más alto— hasta aproximadamente la mitad de dicha cifra. Además, las evidencias documentales parecen respaldar esta conclusión. Por ejemplo, se ha reportado en la Costa de los Esclavos que los rebaños de elefantes estaban repoblando la zona costera a comienzos del siglo XIX, luego de su virtual extinción en esta región a comienzos del siglo XVIII, lo que abona a favor de una caída de las poblaciones humanas cazadoras locales. A la costa de Biafra y sus 4.000.000 a 5.000.000 de personas les fue bien hasta las últimas décadas del siglo XVIII, tras lo cual probablemente experimentaron una caída de su población hasta 1850. Hacia el sur, los cerca de 4.000.000 de personas en la región de la costa de Loango vivieron un constante declive desde 1700, y no parecen haber alcanzado tasas de crecimiento positivas sino hasta mucho después de 1859. En cambio el impacto negativo fue mucho menor en Angola: su población de más de 5.000.000 creció hasta 1750 y cayó después pero se recuperó a mediados del siglo XIX, mucho antes que su vecina Luanda. Por último, el muy tardío inicio de la trata de Mozambique significó que sus aproximadamente 3.000.000 de personas no experimentaron tasas de crecimiento negativas hasta mediados del siglo XIX, y luego se recuperaron con relativa rapidez.

¿Qué significa este patrón de crecimiento? Es claro que es comparable con —aunque menos intenso que— la experiencia de países

con una gran emigración, como Inglaterra, Irlanda, Italia y Portugal en los siglos XVIII y XIX. Pero parecería que la emigración atlántica de europeos, que finalmente superó el volumen del tráfico de esclavos en el decenio de 1840, tuvo un monto mucho mayor dentro de una tasa más alta de crecimiento demográfico, lo cual acercó su impacto al patrón africano. Estos países, subdesarrollados o desarrollados, guardaban poca relación, en y por sí misma, con la intensidad de la emigración y la pérdida de población. Dicha pérdida por sí sola no necesariamente lleva a un declive económico, incluso si la población residente sufre un patrón de crecimiento demográfico negativo de largo plazo. Pero a diferencia de los emigrantes europeos, casi la mitad de los cuales retornó a Europa, hubo muy poca migración de retorno de africanos. Tampoco hubo una repatriación de los ahorros de los inmigrantes al Viejo Mundo, lo cual fue de mucha importancia para las economías de Irlanda, Italia y Portugal. De este modo, la pérdida de estos jóvenes trabajadores fue total para el África, sin ningún flujo posible de arribo de ahorros. Esta pérdida, juntamente con la violencia incurrida para esclavizar estos trabajadores, hace que el impacto negativo del cambio poblacional sea obvio e importante en el caso africano. Además, en este periodo, el tráfico atlántico de esclavos no fue la única emigración de esclavos del África. Se calcula que aproximadamente dieciocho millones de africanos fueron exportados desde ese continente entre 1500 y 1900, pero solo once millones de ellos fueron enviados a la economía atlántica. Estos otros esclavos fueron enviados al océano Índico o a través del Sahara a los mercados de esclavos en el este, y también pasaron a ser pérdidas permanentes para sus países de origen.

Un impacto duradero del tráfico de esclavos dentro del África fue el crecimiento de la trata interna de esclavos. Aunque en este continente la esclavitud precedió y acompañó a la trata atlántica, se haría más importante una vez que el tráfico occidental llegara a su fin. Se ha calculado que durante el apogeo de la trata de esclavos, hubo tantos de ellos retenido dentro del África como los había en América, probablemente del orden de los tres a cinco millones. Los precios locales caían a medida que estos tráficos internacionales de esclavos entraban en declive, y la esclavitud en el África en realidad

crecía, de modo que para 1850 había allí más esclavos que en América, probablemente sumando para este momento cerca de diez millones. Ahora, los esclavos eran usados por los africanos para producir nuevas exportaciones para los mercados mundiales, como el aceite de palma y el caucho. También pasaron a ser un componente fundamental de la producción agrícola local, y un elemento importante en la red de transporte de porteadores y remeros. Aunque los agricultores y productores libres continuaron siendo un componente importante, tanto en los mercados locales como en los de exportación, ahora la esclavitud desempeñaría un papel mucho más importante dentro de la economía africana hasta el mismo final del siglo XIX. De este modo, el fin del tráfico atlántico de esclavos no dio término a la esclavitud en el África.

6

El cruce del Atlántico

Habiendo sido comprados en la costa africana, los esclavos destinados a América cruzarían el Atlántico en un viaje al que se conoce como el "cruce del Atlántico" (*Middle Passage*). La forma en que estos esclavos eran transportados, y la mortalidad que sufrían, han sido unas de las cuestiones más notorias en el estudio del comercio atlántico de esclavos. La bibliografía popular ha pintado esta parte de la experiencia de los cautivos como algo singularmente maligno e inherentemente más inhumano que cualquiera de los restantes horrores de la vida del esclavo. Esto tiene bastante que ver con los primeros abolicionistas, los cuales encontraron que esta parte del proceso de esclavización africana era la que resultaba más fácil de atacar. Ellos podían oponerse impunemente a los traficantes, en tanto que la clase americana propietaria de esclavos no podía ser atacada con igual facilidad. Un grupo de propagandistas ingleses del siglo XVIII y comienzos del XIX preparó su retrato de la trata, a partir de la creencia de que todo el proceso de transporte era un desastre absoluto. Pero hasta Thomas Fowell Buxton, uno de los más importantes autores tempranos, sostenía que solo el 18% de la mortandad sufrida en el tráfico tenía lugar a bordo de la nave, y que casi el 71% se producía durante el transporte del esclavo a la

costa, debiéndose el resto a su adaptación a las condiciones del Nuevo Mundo después de desembarcar. Para colocar al llamado cruce del Atlántico en contexto, debemos recordar que la travesía tomaba en promedio un mes del África al Brasil, y dos desde la costa occidental africana hasta el Caribe y Norteamérica. Pero la mayoría de los esclavos pasaba un mínimo de seis meses a un año, desde su captura hasta que abordaban las naves europeas, y el tiempo que estaban en la costa en espera de abordar un barco en promedio era tres meses.

Con todo, para los autores europeos y estadounidenses, el cruce del Atlántico ha tendido a captar la imaginación popular y a absorber la indignación moral dirigida en contra de toda la experiencia esclava. Podemos explicar por qué razón esto ha ocurrido no solo con el interés inicial de los abolicionistas sino también con el hecho de que esta es la parte del sistema del tráfico atlántico de esclavos que brinda el mejor registro de información, la referida al número involucrado y su mortandad en la travesía. La práctica europea de mantener cuentas detalladas y de regular estatalmente al tráfico transatlántico de esclavos provee abundante información sobre esta parte del viaje, en comparación con su movimiento interno, poco conocido dentro del África. Por último, tenemos la importancia indudable de la participación europea en el cruce del océano.

La mortandad a bordo pasó por ello a ser el eje de muchos de los debates surgidos en Europa occidental en relación con el tráfico de esclavos, y hubo interés tanto por la mortandad de estos últimos durante la travesía transatlántica como por la muerte de la tripulación. Aunque la mortandad de los esclavos a bordo de las naves fue usada para demostrar la dureza del tráfico, fue la alta mortandad entre la tripulación lo que Thomas Clarkson, el abolicionista británico, empleó en su argumentación para ponerle fin a la trata. Para quienes apoyaban el tráfico de esclavos como un "vivero de hombres de mar", Clarkson respondía, por el contrario, que las tasas de mortandad de las tripulaciones de las naves negreras eran considerablemente más altas que las de sus contrapartes en otras rutas, como en el comercio de materias primas con el África, inclusive.

Aunque estos primeros autores abolicionistas estaban familiarizados con la trata y no intentaron argumentar que los esclavos casi

no les costaban nada a los europeos, este sí pasaría a ser un tema importante entre autores posteriores. En esta bibliografía popular se asumía que el bajo coste de los esclavos hacía que fuera rentable encajar tantos como cupieran en la nave sin hundirse, y luego aceptar las elevadas tasas de mortandad durante el cruce del Atlántico. Si cualquier grupo de esclavos entregados vivos constituía una ganancia pura, entonces la pérdida de varios cientos de ellos habría tenido sentido económico. Pero si los esclavos no eran un bien que se adquiría sin coste alguno o barato, entonces el argumento correspondiente sobre el "embalaje ajustado" tiene poco sentido.

En los capítulos anteriores se ha mostrado que la compra de esclavos en la costa africana no era una transacción sin coste alguno, ni los intermediarios africanos eran tampoco espectadores pasivos. El mercado africano estaba bien conectado con el mercado mundial y los africanos demandaban bienes asiáticos, europeos y americanos a cambio de sus esclavos. Cuanto más se desarrollaba la demanda europea de ellos tanto más alto era el precio africano en bienes comerciales que conformaba el precio de los esclavos. Si estos artículos eran bienes costosos de comprar para los europeos —y como ya señalamos, las dos terceras partes del coste de una expedición esclavista la conformaban los bienes usados para comprar los esclavos—, entonces toda pérdida de los mismos durante el camino afectaría directamente la rentabilidad final del viaje. En efecto, una alta mortandad de los esclavos durante la travesía tenía como resultado la pérdida financiera del viaje. Para la trata de esclavos francesa del siglo XVIII —que cuenta con la mejor información sobre los costos— se ha calculado que cada muerte transatlántica de un esclavo en una nave que llevaba 300 de ellos reducía las ganancias en 0,67 puntos porcentuales. Así, una tasa de mortandad de 15% podía reducir las utilidades del comercio hasta en 30%.

Es claro que perder esclavos durante el cruce del Atlántico significaba la merma de utilidades en la trata. ¿Significa esto que los europeos proporcionaban a los esclavos un alojamiento y/o amenidades inusuales durante el viaje? Por supuesto que no, ya que los esclavos eran llevados en las configuraciones más densas de grupo alguno que los europeos hayan transportado a través del océano entre los siglos

XVI y XIX. Pero sí significa que la forma en que se les llevaba, por "ajustado" que fuera su "embalaje" en las naves, no creó una mayor mortandad. Los esclavos contaban con menos espacio que los convictos o las tropas contemporáneas al ser transportados. En casi todas las tratas negreras, la nave de tamaño promedio era pequeña según los estándares de la época, usualmente la mitad de un carguero normal de ese entonces. Los negreros de Liverpool que zarpaban para el África a finales de la década de 1790 promediaban 201 toneladas por nave, y las dos terceras partes de ellas tenían entre 177 y 241 toneladas. Estos negreros llevaban 1,6 esclavos por tonelada, asignándose 5 a 7 pies (1,524-2,1336 metros cuadrados) de área a cada uno. La mayoría de las naves fueron equipadas con cubiertas y plataformas parciales en el espacio que se hallaba debajo de la cubierta principal y encima de la segunda cubierta. Todos estos barcos habían sido modificados especialmente para que sirvieran en la trata de esclavos. Una nave típica de 200 toneladas británicas registradas (que en realidad caía más cerca de las cifras alternativas de tonelaje) habría tenido una quilla de 68 pies (20,726 m^2), un bao de 24 pies (7,315 m^2) y una bodega de unos 12 pies (3,65 m^2) de profundidad.

En lo que toca a los arreglos internos, en las naves negreras, este espacio se dejaba abierto y era dividido en tres cubiertas distintas, dependiendo del número, la edad y el sexo de los esclavos a transportar y del tonelaje registrado de una nave. Para las de 250 toneladas y más era usual la construcción de entre 2,5 y 3,5 cubiertas, y para los barcos más pequeños 2 a 3 eran la norma. Es claro que todas las naves, salvo por las más pequeñas, eran convertidas con plataformas de cubiertas parciales y otros espacios donde transportar los esclavos. Han sobrevivido los dibujos de la disposición interna del alojamiento de los esclavos del *Brooks*, una nave negrera inglesa que operó en este periodo, y figuran en todos los estudios subsiguientes del tráfico, así como los de *La Vigilante*, un barco francés anterior también del siglo XVIII. En el *Brooks* se usaron 4 cubiertas, con las de plataforma parciales encima de la segunda cubierta y de la cubierta principal. El *Brooks* pesaba 300 toneladas y los dibujos muestran unos 609 esclavos. Esta disposición nos da un área de cubierta estimada de unos 3.000 pies (914,4 m^2), lo que arroja un promedio de poco menos de 7 pies cuadrados

(2,1336 m^2) por esclavo. *La Vigilante* figura con 240 toneladas y 347 esclavos, lo que probablemente indica el estimado más bajo, con un área de cubierta que arroja 5,6 pies cuadrados (1,706 m^2) por esclavo. El espacio promedio asignado en algunas de las naves negreras británicas medidas por el Parlamento en 1788 era de entre 6 y 7 pies cuadrados (1,828-1,706 m^2). Estos resultados coinciden, con frecuencia, con los datos de muchas otras naves inglesas y francesas del tardío siglo XVIII, durante el apogeo del tráfico, y antes de que se implementaran las diversas leyes inglesas que regulaban el espacio; la ley de 1799 pedía 8 pies cuadrados (2,438 m^2) por esclavo a bordo de la nave.

Resulta evidente, dada esta disposición temporal de las cubiertas y el espacio interno básico disponible, que el creciente tonelaje no incrementó enormemente el espacio disponible para los esclavos. Además, cuanto más pequeña fuera la nave, tanto más grande sería el espacio de la cubierta disponible para los esclavos. Podemos ver cómo funcionaba esto tomando dos ejemplos extremos del siglo XVIII a modo de ilustración. ¿Cuál sería la diferencia en el espacio disponible para cada esclavo en una nave de 400 toneladas que llevaba 600 esclavos (1,5 por tonelada, lo cual cae cerca del promedio) y otra de 100 toneladas que llevaba 300 africanos con una razón sumamente elevada de 3 esclavos por tonelada? Esta última proporción aparentemente indicaría condiciones de gran hacinamiento. Pero la nave de 400 toneladas en realidad tenía solo dos veces y media más área de cubierta (no cuatro veces) que la de 100 toneladas. De este modo, la nave más pequeña podía llevar 3 esclavos por tonelada en comparación con la de apenas 1,5 por tonelada, con pocas diferencias significativas en el espacio real disponible. La impresión que queda es que la nave más grande brinda mucho mayor espacio por esclavo con un hacinamiento reducido. Sin embargo, según la proporción de las áreas de cubierta, apenas 21% más espacio queda disponible en la nave más grande. Esto no resulta muy significativo puesto que el barco más pequeño arroja 5 pies cuadrados (1,524 m^2) de área de cubierta, en comparación con los 6 pies cuadrados (1,828 m^2) del barco más grande.

En realidad, en una gran muestra de las naves negreras inglesas del siglo XVIII, las más pequeñas usualmente se mantenían cerca del promedio de 1,6 esclavos por tonelada, y por ende tenían

consistentemente mucho más espacio de cubierta disponible para cada uno. De este modo, si todas promediaban cerca de 1,6 esclavos por tonelada, las naves que pesaban 101 a 150 toneladas ofrecían un área de 5,8 pies cuadrados (1,767 m^2) por esclavo, las de 151 a 250 toneladas un área de 5,5 pies cuadrados (1,676 m^2), y las de más de 250 toneladas un promedio de 5,1 pies cuadrados (1,554 m^2) por esclavo. Pero ya sea que se asignaran 5 o 6 pies cuadrados por esclavo, o que se llevara 1,6 por tonelada, o más, en ninguna gran colección de viajes negreros actualmente disponibles encontramos una correlación entre la forma de transportar los esclavos (ya fuera usando un indicador de tonelaje o de espacio) y la mortandad que sufrían. De modo que si bien los esclavos, obviamente, estaban embalados en forma ajustada, su mortandad no se vio afectada significativamente por la forma en que se les alojaba en el viaje transatlántico.

Pero los esclavos no eran los únicos a los que se transportaba en un alojamiento limitado en las naves de vela, y todavía queda la cuestión de cuán alta era su mortandad en comparación con la que sufrían convictos, tropas e inmigrantes libres. Los estudios efectuados de otros tipos de viajes y su comparación con el tráfico de esclavos indican que si bien las tasas de mortandad en las naves que transportaban convictos, trabajadores contratados, tropas militares e inmigrantes libres podrían haber sido tan altas como las de los esclavos en el siglo XVIII y antes, ellas cayeron con mayor rapidez y a niveles inferiores de lo que las naves negreras jamás alcanzaron. Al igual que estas últimas, dichos viajes experimentaron una caída en su tasa de mortandad con el paso del tiempo, y en varios casos la magnitud de la caída superó la de las naves negreras. En todos estos tráficos de transporte europeos, el número de personas por tonelada en las naves negreras era siempre más alto de lo que las personas por tonelada experimentaban en otros viajes de emigrantes. Ello significa que, si bien la cifra transportada por tonelada podría ayudar a explicar por qué razón los barcos esclavistas tuvieron una mortandad más alta o menos decreciente que los otros transportes, no hubo en cambio ningún efecto adicional dentro del rango general de esclavos transportados por tonelada, no obstante los argumentos presentados en el debate sobre el "embalaje".

Estas tasas de mortandad esclava parecerían altas en otros movimientos comparables de poblaciones emigrantes por mar del siglo XIX, incluso con la baja tasa de mortandad de 6%, que a veces aparece en el tráfico angoleño de la primera década del siglo XIX. De estos movimientos, hasta ahora el mejor estudiado es el transporte de trabajadores convictos a Australia. No obstante su proporción muy inferior de personas transportadas con respecto al tonelaje (promediando menos de 0,5 personas por tonelada), estas naves experimentaron tasas de mortandad no diferentes a la de la trata de esclavos. Así, en el periodo que corre de 1787 a 1800, alrededor del 10,4% de un total de 7547 convictos en 41 naves (cuya travesía promediaba 191 días) pereció en alta mar. Sin embargo, esta tasa rápidamente cayó a 4,1% para los 8778 convictos que partieron en unas 55 naves en el periodo 1810-1815 (con una navegación promedio de 168 días). A partir de allí, aunque el volumen de la emigración de convictos continuó creciendo y alcanzó su nivel máximo a finales de la década de 1820 y en el siguiente decenio, promediando unos 4785 al año, la tasa de mortandad se mantuvo consistentemente por debajo del 1% de los que dejaron Europa. Al comparar las tasas debemos recordar que estos eran viajes más largos y que es posible que hayan incluido una mayor cantidad de personas ancianas, sujetas a un riesgo de mortandad más alto. Pero lo más impresionante de estos datos es que las tasas de mortandad cayeron con rapidez en este desplazamiento y luego se mantuvieron consistentemente bajas durante el resto del siglo. Ellas eran, en realidad, algo inferiores a los movimientos emigratorios regulares de Europa a América en este mismo periodo.

Aunque la comparación más útil para la trata de esclavos sería la proporcionada por los datos de las emigraciones de campesinos europeos a América en los siglos XVIII y XIX, sorprendentemente, contamos actualmente con datos muchos menos sistemáticos para ellas que para las de esclavos y convictos. Sin embargo, lo poco que sí existe parecería sugerir que las tasas de mortandad emigratoria del siglo XVIII fueron similares a las de la esclavitud en ese mismo lapso. Pero debemos subrayar aquí que estas tasas podrían no ser del todo comparables, puesto que es probable que entre los emigrantes hubiese una mayor proporción de niños muy pequeños y ancianos, lo

que significaría que esta población tenía una proporción más alta de sus miembros en riesgo que los esclavos. Si bien estas tasas de mortandad fueron similares en el siglo XVIII, la de los inmigrantes cayó en forma igual de dramática que la de los convictos durante las primeras décadas del siglo XIX, alcanzando la cifra consistentemente baja de 2% y menos, durante las travesías de mediados de siglo. Así, los 132.246 emigrantes que zarparon de Liverpool hacia Nueva York en 1854 experimentaron una tasa de muertes de 1,2%. Un año antes, los registros estadounidenses muestran que la tasa de mortandad de 96.950 inmigrantes en 312 naves que arribaron a Nueva York en los cuatro meses que corrieron del 1 de septiembre al 1 de diciembre fue de 2,0%, en tanto que los 395.325 inmigrantes que arribaron a todos los puertos estadounidenses en el año de 1853 reportaron una tasa menor al 1%.

Hasta finales de la década de 1850, los veleros predominaron en el transporte de inmigrantes, y sus tasas de mortalidad en el viaje marítimo eran consistentemente más altas que las de los vapores. Para los 950.916 pasajeros de tercera que arribaron al puerto de Nueva York a bordo de vapores entre 1864 y 1869, la tasa media fue de apenas 0,18%, y esto con un promedio de 425 pasajeros de tercera por viaje. Al mismo tiempo, los veleros solo llevaban 219 pasajeros de tercera, aproximadamente, no obstante lo cual los decesos fueron el 0,9% durante el viaje marítimo. Este promedio tenía un alto grado de varianza, al igual que en el tráfico de esclavos. Pero los vapores experimentaron una tasa de mortandad de apenas 0,5% incluso en el año epidémico de 1866, en tanto que los veleros alcanzaron un pico de 1,1%. Lo que estas cifras parecerían estar sugiriendo es que el tiempo pasado en el mar era un indicador muy importante de la muerte de los inmigrantes, como lo fue antes entre los esclavos. Podemos, además, asumir que al menos hasta comienzos de la década de 1860 la mortandad promedio de los inmigrantes en el viaje a América durante el siglo XIX permaneció al nivel del 1% a 2%, puesto que los veleros mantuvieron su predominio. Así, todavía en 1856, solo el 3% de los inmigrantes que arribaron en tercera clase a Estados Unidos llegaron en vapor, y los veleros continuaron predominando en el tráfico de inmigrantes en el puerto de Nueva York hasta 1864, año en el cual dieron cuenta del 57% de los inmigrantes desembarcados. A mediados

del siglo XIX, los grandes asesinos en el tráfico de inmigrantes eran algo distintos de los de la trata de esclavos. En orden de importancia, ellos eran la "fiebre de los barcos" o tifoidea, cólera y viruela. A diferencia de la trata de esclavos, también surgió una distinción marcada en la experiencia de la mortandad en las naves europeas dedicadas al tráfico de inmigrantes, hallándose las tasas más altas de enfermedad y mortalidad del tráfico en manos de ingleses.

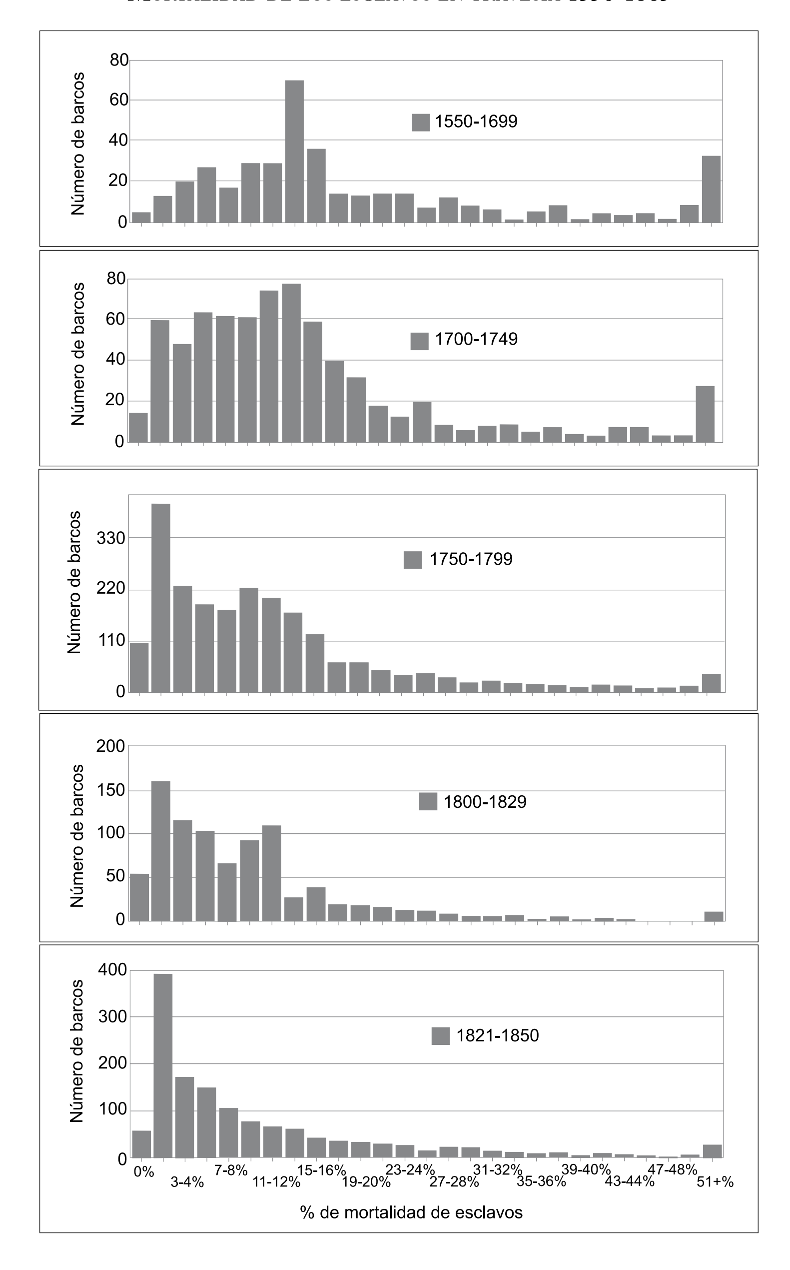
¿Pero cuál fue la tasa de mortandad de los esclavos despachados al otro lado del Atlántico? ¿Cambió ella con el tiempo? ¿Era alta o baja, y cuáles fueron los factores que más influyeron en su incidencia? Estas son preguntas a las que intentaré responder en la siguiente parte de este capítulo. Al ocuparse de la tasa de mortandad, la mayoría de los autores la han definido como el número de esclavos que fallecieron en la nave durante el cruce del Atlántico y que fueron registrados ya sea directamente en las fuentes contemporáneas, ya calculados como la diferencia entre los esclavos que abordaban la nave y aquellos que desembarcaban. El patrón más significativo para entender la mortandad en el cruce del Atlántico es la distribución sumamente amplia de las tasas de ella por viaje. Esto se encuentra incluso cuando se mantienen otros rasgos constantes como el tiempo de navegación, el tamaño de las naves, las zonas de embarque africanas y la edad y composición sexual de los esclavos transportados. Hubo una amplia gama de resultados, con muchas experiencias sumamente distintas, incluso para los mismos capitanes o para consignatarios de la misma nacionalidad. Unas tasas de mortalidad bastante altas tendían a estar asociadas con viajes inesperadamente largos, o a brotes inusuales de enfermedades, pero, en general, la característica principal del tráfico transatlántico de esclavos, durante la mayor parte de su existencia, fue la muy amplia gama de resultados y no cualquier concentración en tasas de muerte específicas.

La mortandad de las naves negreras cayó desde los viajes más tempranos de que se tenga noticia a finales del siglo XVI y comienzos del XVII, cuando promediaban 20%, a menos de la mitad de este nivel a finales del siglo XVIII. Si bien la caída fue relativamente constante a lo largo del tiempo, hubo una particularmente larga en el último cuarto de dicho siglo. Pero por marcada que fuera la caída en la media

de las tasas de mortandad de los esclavos, la mediana de esta en las naves negreras cayó con aun más rapidez, desplazándose toda la distribución de las tasas de mortandad hacia abajo. Hubo un gran incremento en la proporción de los viajes que tenían cifras relativamente bajas. En consecuencia, el porcentaje de naves con tasas por encima de un umbral escogido cayó, lo que significa que con el paso del tiempo hubo comparativamente menos naves con altas tasas de mortandad (véase el gráfico 6.1), y que más y más naves se acercaban a la media.

La caída progresiva de las tasas de mortandad promedio, modal y mediana entre los siglos XVI y XIX es visible en todos los tráficos europeos (véase el cuadro 6.1). Las tasas de mortandad tal vez subieron algo durante los últimos treinta años del tráfico de esclavos, en el periodo de la llamada trata ilegal, pero no alcanzaron los niveles anteriores al año 1800. Aunque todos los transportistas europeos vieron a las naves arribar con menos decesos de esclavos, fueron probablemente los británicos quienes experimentaron la caída más rápida en las tasas de mortandad en el siglo XVIII, aun cuando no contaban con las tasas más bajas en ninguna ruta en particular. No obstante ello, fueron siempre los portugueses quienes alcanzaron las tasas más bajas conocidas de la trata, pues las naves que arribaban a Río de Janeiro en el periodo 1825-1830 experimentaron un promedio de 6% en el cruce del Atlántico. Siendo esto así, resultan particularmente extraños los recientes intentos efectuados por algunos investigadores anglosajones para considerar a los portugueses como particularmente "sucios" o inusuales en la forma que manejaban a los esclavos. Resulta evidente que todos los tráficos con un cronograma y un volumen de emigraciones comparables experimentaron tasas similares de mortandad de los esclavos africanos. Es posible que los ingleses hayan generado retornos más altos a partir de costos menores que la mayoría de los restantes traficantes, pero no hay ningún otro indicio con que distinguirles de las demás tratas en función de la forma en que llevaban sus esclavos, les alojaban, alimentaban o trataban en general. Las rebeliones de esclavos a bordo de las naves se produjeron en todos los tráficos, y los británicos no fueron inmunes a ellas. En suma, los ingleses no eran traficantes más humanitarios que los holandeses, los franceses o los portugueses.

Gráfico 6.1
Mortalidad de los esclavos en travesía 1550-1865



Cuadro 6.1

PROMEDIO DE MORTALIDAD DE ESCLAVOS EN LA TRAVESÍA DEL ATLÁNTICO POR PROCEDENCIA, 1590-1867

	PORTUGUÉS		ESPAÑOL		FRANCÉS		INGLÉS		HOLANDÉS		TOTAL		
PERIODO	% MORT	N.º DE BARCOS	% MORT.	N.º DE BARCOS	% MORT	N.º DE BARCOS	% MORT	N.º DE BARCOS	% MORT.	N.º DE BARCOS	MEDIOS	C/ DEV.	N.º DE BARCOS
1590-1699		n.a	29,8	67		n.a	21,3	195	14,3	139	20,3	16,1	401
1700-1749		n.a		n.a		n.a	15,4	176	15,8	427	15,6	14,2	1091
1750-1807	8,8	262		n.a	15,6	488	11,1	955	13,9	613	12,0	12,2	2571
1808-1829	8,2	1211	14,4	50	12,5	698					8,8	11,2	1350
1830-1867	11,3	239	9,5	98	13,3	21					11,5	12,7	553
TOTAL	8,7	1712	17,0	215	13,8	1210	13,1	1329	14,6	1180	12,4	13,1	5966

Nota: El comercio holandés e inglés son ilegales después de 1808. En todos los otros casos los datos no están disponibles.
Fuente: Base de datos DuBois.

Si bien con el paso del tiempo no hubo diferencias fundamentales en las tasas de mortandad de los transportistas de bandera europea, sí hubo diferencias persistentes en la mortandad de diversos puertos de partida africanos (véase el cuadro 6.2). Esta variedad en las tasas de mortandad se mantuvo, incluso, cuando las tasas globales caían. Podemos ver una medida aproximada de este patrón examinando las siete regiones generales africanas exportadoras de esclavos, en cinco periodos.

Los resultados muestran que tres regiones siempre estuvieron por encima o por debajo de la tasa de mortandad promedio en dicho periodo, y dos difieren en su dirección solo en uno de los periodos. Todas las regiones tuvieron caídas en la tasa de mortandad con el paso del tiempo, y por lo general alcanzaron sus tasas mínimas en el siglo XIX. Aunque la más baja registrada involucró a los esclavos provenientes del Congo y de Angola —la región conocida como el África centro-occidental, que tenía el tiempo de navegación más breve a América—, en general, el tiempo pasado en el mar no puede explicar por sí solo la magnitud de las diferencias en las tasas de mortandad por puerto africano. Se ha sostenido que las diferencias en estas muertes se debieron a factores locales del África. Así, algunos serían más afectados por la malaria y la fiebre amarilla que otros, lo que parece haber sido el caso de la región del río Gambia (Senegambia) y a lo largo de la costa de Biafra. Otras regiones se vieron afectadas, de tiempo en tiempo, por crisis ecológicas o políticas que tuvieron un impacto sobre la producción y distribución de los alimentos, lo cual a su vez debilitó a la población emigrante y creó entornos de enfermedades más intensos. Estas diferencias regionales se manifestaban no solo en una mortandad distinta, sino que además del tiempo hubo también una diferencia en la edad y el sexo de los emigrantes según el puerto de partida. No se entiende del todo cómo es que esto se relaciona con condiciones africanas específicas, pero se ha sugerido que la creciente "exportación" de niños y de mujeres en áreas dadas refleja una seria crisis de las sociedades locales, ya sea ecológica o política. Esto, a su vez, se deja ver también en los distintos resultados de la mortalidad. Por último, se ha sugerido que las crisis locales de alimentos en el África afectaron las tasas de mortandad y el intervalo

Cuadro 6.2

Promedio de mortalidad de esclavos provenientes de África, 1590-1867

	Senegambia		Sierra Leona -Barlovento		Costa de Oro		Benín		Biafra		África centro occidental		Sureste de África	
Periodo	% mort.	N.º de barcos	% mort.	N.º de barcos	% mort.	N.º de barcos	% mort.	N.º de barcos	% mort.	N.º de barcos	% mort.	N.º de barcos	% mort.	N.º de barcos
1590-1699	13,6	33	11,0	12	21,6	69	17,5	83	29,5	30	22,9	103		
1700-49	10,6	94	12,0	17	15,5	243	17,1	301	43,2	24	12,1	169	29,5	1
1750-1807	15,4	109	9,3	190	12,4	660	13,5	186	14,9	283	10,0	705	25,1	13
1808-29	4,7	9	4,9	38	4,2	68	7,5	88	19,4	81	6,6	855	17,1	185
1830-67	8,8	5	6,6	39	7,5	1	6,5	106	12,0	84	11,0	227	20,6	54
TOTAL	12,8	250	8,6	296	13,2	1041	13,7	764	17,4	502	9,5	2059	18,3	253

Fuente: Base de datos DuBois.

de decesos durante el viaje, dándose la mayoría de ellos en las etapas iniciales del mismo, con lo cual seguirían reflejando las condiciones de los puertos de origen.

Aunque la cantidad de muertes en el mar era definida sobre todo por la experiencia a bordo de las naves, es más probable que la diferencia en las tasas de mortandad transatlánticas que tuvieron como base el puerto de partida africano hayan reflejado las condiciones del África antes que las características de los barcos y los viajes procedentes de dichas regiones. Los entornos locales de enfermedad, los cambios ecológicos de largo plazo, y los de corto plazo en el clima y en las condiciones de crecimiento fueron obvias influencias importantes. Los cambios en las zonas de captura dentro del África, así como los desplazamientos debidos a cambios políticos y económicos locales, influyeron también sobre la composición de los esclavos por edad y sexo, así como en su condición física global. Por ejemplo, dadas unas tasas de mortalidad diferentes para niños y adultos, cuanto mayor fuera la proporción de niños remitidos, tanto más alta sería la mortandad global. Por último, las enfermedades o la hambruna africanas también tendrían un impacto sobre la mortandad adulta en el tráfico, a causa de las peores condiciones globales de salud debidas a dichos eventos.

En lo que toca a la duración del viaje, sí había cierto incremento en la mortandad con el número de días pasados en la mar, en particular en aquellos viajes inesperadamente largos en los cuales el agua y las provisiones quedaban cortas, lo que aceleraba la propagación de las enfermedades. Sin embargo, en la mayoría de ellos había pocas variaciones que puedan ser explicadas directamente con la diferencia en el número de días pasados en el mar. Además, el tiempo de navegación se mantuvo relativamente estable durante la mayor parte del siglo XVIII, y solo comenzó a caer entre mediados y finales del XIX. Pero en ambos periodos, la duración del viaje desde un puerto dado hacía poca diferencia en las tasas de mortandad.

Por los estudios efectuados de numerosas emigraciones de pueblos y tropas en el siglo XIX se vio que el importante papel de las reformas administrativas y de los diversos enfoques empíricos —en ausencia de un conocimiento médico correcto— fueron factores principalísimos en la reducción de la mortalidad con el paso del tiempo.

En el caso del tráfico de esclavos, la regulación estatal probablemente tuvo un papel más limitado, no obstante haber aparecido ya en el siglo XVII. Más bien fueron, sobre todo, los cambios iniciados (por manos privadas) en la tecnología y la organización los que muy probablemente explican las tendencias generales de la mortandad. Parecería que las experiencias tempranas de muy altos índices de ella hicieron que los traficantes reformaran dos elementos fundamentales de sus prácticas comerciales. La primera de ellas fue pasar lentamente hacia un tamaño modal de las naves que tenían un mejor diseño para comerciar tanto a lo largo de la costa y de los ríos africanos como para transportar a los esclavos a América con mayor rapidez y eficiencia. Las naves de estas dimensiones serían privativas del tráfico de esclavos y la norma en casi todas las tratas negreras nacionales, durante el siglo XVII y la mayor parte del XIX. Los gobiernos no fueron indiferentes a este problema de capacidad de carga y mortandad. Ya en 1684 los portugueses promovieron un límite espacial a los esclavos transportados, en tanto que en 1799 los ingleses impondrían seriamente tales cambios más allá de lo que se había alcanzado en forma privada. Pero los mismos traficantes se anticiparon a la mayor parte de esta legislación al crear una flota especial para ocuparse de la trata. Ellos fueron, incluso, las primeras de las flotas mercantes en adoptar el enfundado de cobre, un factor importante en el incremento de la velocidad y la prolongación de la longevidad de las naves en aguas tropicales, que antes estuvo limitada a los buques de guerra. Junto con estos cambios en el transporte de esclavos surgieron unas disposiciones comunes para el aprovisionamiento de los mismos en el camino. Aunque hubo cierta presión de las regulaciones estatales ya en el siglo XVII, el suministro más eficiente de comida y agua para los esclavos en la duración esperada del viaje, se logró con pruebas y errores, además de una lenta evolución de estándares comunes en todas las rutas y entre todos los tratantes. Ambos elementos fueron cruciales para la entrega efectiva de esclavos saludables en América, información esta que fue transmitida de traficante a traficante y a través de las fronteras nacionales.

La tendencia general en el tamaño de las naves era pasar de una amplia gama de ellas, la mayoría de muy bajo tonelaje y que frecuen-

temente cargaban una alta proporción de esclavos, a otras en la escala media del tonelaje y que transportaban menos esclavos por tonelada. Es más, esta tendencia fue común a todas las tratas de esclavos, sin importar cuáles fueran las medidas nacionales locales del tonelaje. Esto significa que hubo un incremento progresivo de los esclavos cargados por nave a medida que el tonelaje promedio crecía, y se logró una razón más constante de esclavos por tonelada. Esta fue una tendencia común y progresiva entre todos los tratantes. Los mejores datos, en este sentido, provienen de los tráficos de esclavos ingleses y franceses de finales del siglo XVII y comienzos del XVIII. Si bien las cifras de tonelaje de estos dos países no tienen una misma medida, sí son comparables, en especial en las categorías de tonelaje más amplio. Las primeras naves francesas muestran un patrón distributivo notablemente parecido al de las naves de la Real Compañía Africana, que traficaban esclavos desde Inglaterra en el periodo 1691-1713. De los 113 negreros que dejaron Nantes en esta época temprana, solo el 55% caía dentro del rango del tonelaje medio de 100 a 299 toneladas. De las 184 naves inglesas comparables, el 57% estaba en esta categoría. La única diferencia importante entre las dos era el hecho de que las naves más pequeñas, de menos de 100 toneladas, tenían una mayor representación entre los tratantes franceses que entre sus pares ingleses contemporáneos.

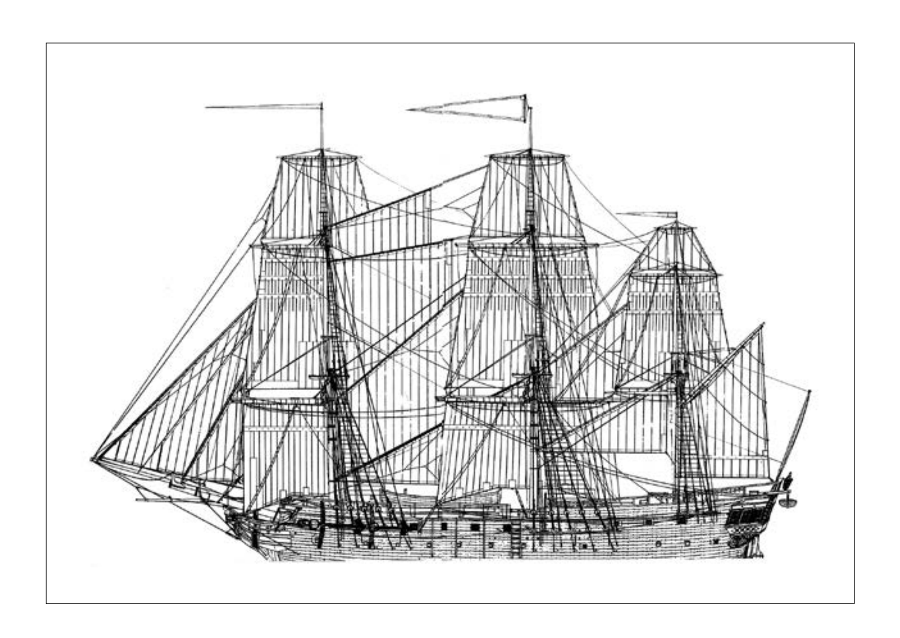
Es claro que semejante dispersión del tonelaje de una nave resultaba nociva para una trata eficiente, puesto que tanto la inglesa como la francesa del siglo XVIII mostraron un paso notablemente similar hacia la concentración de las naves en el rango del tonelaje medio de 100 a 299 toneladas. De este modo, las naves francesas de mediados del siglo XVIII incrementaron su participación de las de este tipo a 68%, cifra que saltó a 82% en el periodo posterior al año 1763. En realidad, esta última cifra es casi idéntica a la distribución británica del tonelaje en 130 tratantes que traficaron con Jamaica en el periodo 1782-1808, que registró un 80% en esta categoría del tonelaje medio.

Que un tipo óptimo de nave estaba emergiendo en la trata del siglo XVIII es algo que resulta particularmente evidente cuando comparamos el tonelaje de los esclavos con el de otros tráficos. Así como el tonelaje de esclavos promedio en el tráfico de Liverpool del siglo XVIII resultaba bastante bajo en comparación con, por ejemplo, el

tonelaje promedio de los comerciantes de las Indias Occidentales, así también este mismo patrón era evidente entre las naves negreras de Nantes y sus contrapartes en los barcos comerciantes de las Indias Occidentales. De este modo, unas 2266 naves zarparon para América desde Nantes en el periodo que corre de 1749 a 1783, y promediaron 261 toneladas. Los 575 barcos negreros que dejaron Nantes en este periodo y cuyo tonelaje se ha conservado promediaban solo 157 toneladas, cien toneladas exactas menos. El tonelaje promedio de estos *négriers*, como se llamaba a las naves francesas que se dedicaban a la trata, tampoco caía visiblemente por encima del tonelaje promedio dedicado al tráfico costero (o de cabotaje), cuyas 1046 naves promediaron 127 toneladas en este mismo periodo. De este modo la flota mercantil de Nantes, al igual que la inglesa, distinguía claramente entre el pequeño *négrier* y el más grande *droiture*, o nave mercantil de las Indias Occidentales. No obstante ciertas formas algo distintas de calcular el tonelaje, todas las tratas llevaban entre 1,5 y 2,5 esclavos por tonelada, y durante su auge promediaban entre 350 y 450 esclavos por viaje, lo que significa que la nave promedio caía dentro del rango de las 150-250 toneladas durante su apogeo.

El hecho de que aproximadamente este mismo tonelaje fuera el rango fundamental entre todos los tratantes europeos hasta las dos últimas décadas del tráfico, en el tardío siglo XIX nos indica que este tamaño de nave parecía ser el mejor para el potencial de carga exitoso de la trata y la habilidad de navegar los ríos y puertos del África. Como ya se indicó, el hecho de que estas naves negreras fueran mucho más pequeñas que aquellas que los europeos usaban en el comercio, ya fuera de las Indias Occidentales u Orientales, explica en gran medida por qué razón la creencia en un tráfico triangular (bienes europeos al África, esclavos a América y azúcar para Europa, todo ello en un mismo viaje) es, en general, un mito. La mayoría de los cultivos americanos llegaron a los mercados europeos en naves de las Indias Occidentales mucho más grandes y especialmente construidas, diseñadas fundamentalmente para este tráfico de transbordo; la mayoría de los negreros retornaban con cargas pequeñas o absolutamente ninguna, y en el tráfico de esclavos más grande de todos —el del Brasil—, ninguno partía de Europa o regresaba a ella.

Gráfico 6.2
PERFIL DEL BARCO NEGRERO FRANCÉS *L'AURORE*



El tonelaje no solo era menor que en los barcos mercantes normales, sino que las naves negreras de cualquier tipo de velamen o construcción, asimismo, contaban con elementos de diseño únicos para la trata de esclavos. Sus cubiertas temporales, usadas para albergar a los esclavos, estaban divididas por mamparos hechos con rejillas abiertas, y las escotillas de las cubiertas estaban también cubiertas con dichas rejillas. En varias de las naves cuyos planos aún existen —y en particular en *L'Aurore*, construida en Nantes en 1784 (gráficos 6,2–6,4)— había incluso portillos de ventilación pares (con escotillas que se cerraban en un clima inclemente) a los lados de la nave, entre los portillos para los cañones y encima de las plataformas levantadas sobre la cubierta interior, creando así un flujo de aire a través de las plataformas. Con todas estas aberturas en funcionamiento, el aire del exterior era forzado a las habitaciones de los esclavos mediante estos portillos de ventilación, circulaba a través de los mamparos y

escapaba por las escotillas de cubierta, creando así un dispositivo de circulación del aire inusual y razonablemente eficiente. Estos elementos de diseño eran únicos en los negreros y fueron creados específicamente para llevar aire a las habitaciones de los esclavos. Las medidas de las naves británicas del tardío siglo XIX, registradas en nueve barcos negreros (entre ellos el célebre *Brooks*), muestran que todas ellas dividieron su espacio interno siguiendo un patrón común, siendo las habitaciones de los hombres en promedio tres veces más grandes que las de los niños, y el doble que las de las mujeres y críos, separando las habitaciones de los niños de las de hombres y mujeres. En este espacio, que se calcula promediaba 3500 pies (1066,9 m^2) cuadrados, las divisiones eran comunes a todas las naves en lo que toca a la construcción de la cubierta y media temporales usadas por los esclavos para dormir y vivir.

Al igual que en la mayoría de las cosas involucradas en el tráfico atlántico de esclavos, los portugueses fueron los primeros que hicieron frente a la estandarización, en la forma de llevar y aprovisionar a los esclavos transportados. Parecería, por las dispersas referencias del periodo anterior al 1700, que las disposiciones de aprovisionamiento y transporte eran, en el mejor de los casos, aleatorias. Ya en 1684 los portugueses fueron los primeros en reglamentar tanto la razón esclavo por tonelada, como la cantidad de comida y agua que necesitaban llevar a bordo de la nave. Con la ley de 1684, el rey estableció que cada barco debía tener su capacidad legal de acarreo de esclavos indicada en su documentación de registro. Esta cifra de capacidad, que involucra distintas medidas para distintas partes de la nave, resultaban entre 2,5 y 3,5 esclavos por tonelada, dependiendo de la construcción del barco, estableciéndose el tonelaje siguiendo los estándares portugueses contemporáneos. Lo interesante es que, para comienzos del siglo XVIII, la mayoría de los negreros portugueses llegaban al Brasil con menos esclavos de lo legalmente permitido, y esta cantidad de viajes y naves inferiores al registro creció con el tiempo.

En el comercio de Luanda con el Brasil, a comienzos del siglo XVIII, solo las naves más pequeñas alcanzaron su capacidad plena (la que se debe indicar era generosa en extremo para sus propietarios),

Gráfico 6.3

Disposiciones de los esclavos en el piso inferior y la plataforma

Gráfico 6.4

Perfil del casco que muestra las zonas de almacenamiento y cubiertas

y la mayoría arribaba con un monto inferior al que la ley permitía. Cuanto más grande fuera su capacidad, tanto menos probable era que llevaran toda su dotación de esclavos, un patrón que fue consistente en el siglo XVIII. Al mismo tiempo, el número promedio de esclavos transportados por viaje fue subiendo constantemente a lo largo de este siglo, desde el número de 340 al de 440 para 1800. Ello sugiere que, lo que determinó el alza en el número de esclavos transportados por nave probablemente fue el incremento en la capacidad de los barcos en función al uso de naves más grandes, antes que cambios en el hacinamiento de los esclavos, puesto que la mortandad cayó al mismo tiempo que el número promedio transportado subió. En efecto, la razón esclavo/tonelada tal vez disminuyó en algo en el transcurso del siglo, puesto que era probable que las naves más pequeñas, a las que se estaba abandonando hacia finales de la centuria, fueran las que más probabilidades tenían de contar con las razones más altas de esclavos por tonelada.

Este fenómeno del incremento del tonelaje, la caída de la proporción de esclavos por tonelada y el número más alto transportado por viaje se repitió en todas las tratas, para las cuales contamos con cifras de tonelaje. Tanto en el tráfico francés como en el inglés del siglo XVIII, la razón de esclavos por tonelada fue declinando constantemente a medida que el tonelaje se incrementaba. Este creciente tonelaje (definido, sin embargo, de distinto modo por cada nación europea) de todos los tratantes en el transcurso del siglo XVIII significó cantidades cada vez mayores de esclavos transportados por barco. Para la década de 1780, los ingleses promediaban unos 390 esclavos por nave entregada en las Indias Occidentales; el decenio anterior los franceses llevaban unos 340 esclavos por nave, en tanto que los portugueses también desembarcaban en promedio 340 esclavos en cada barco que arribó en este periodo a Río de Janeiro proveniente de Luanda.

Pero mientras que en las siguientes décadas los restantes traficantes, y los portugueses en particular, incrementaban constantemente su capacidad para transportar esclavos, la capacidad de acarreo de las naves inglesas fue cayendo constantemente. Mientras que el número promedio de esclavos llevados a Río de Janeiro continuó subiendo

hasta alcanzar más de 400, década tras década, hasta el siglo XIX, especialmente debido a que una creciente parte del tráfico provenía del África oriental, lo opuesto fue el caso de las Indias Occidentales y de los negreros británicos a Cuba. Esto no se debió a ningún cambio en el tonelaje, el cual probablemente era cada vez más moderado para todos los tratantes, sino más bien a la decisión tomada por el Parlamento inglés de finalmente regular el tráfico.

Con las leyes de 1788 y 1799, el Parlamento redujo la proporción de esclavos por tonelada como una forma de aliviar las que se consideraban condiciones de hacinamiento, las cuales se asumía habían causado una mortandad excesiva tanto a los esclavos como a la tripulación en el cruce del Atlántico. La Ley de Dolben, de 1788, redujo la capacidad de definir la proporción esclavo por tonelada, en tanto que la de 1799 disminuyó el límite legal aun más al utilizar medidas del espacio debajo de cubierta, en lugar del tonelaje en bruto, como el criterio a seguir para la cantidad a transportar. El impacto real de estas dos leyes fue la reducción de la razón esclavos/tonelada, de 2,6 en el periodo anterior a la reforma a 1 en la última década del tráfico. Para la primera década del siglo XIX, los negreros británicos apenas si promediaban 289 esclavos por viaje.

La única trata que fue distinta en términos del tonelaje fue la que iba del África a la Norteamérica británica. Aquí, la nave promedio usada era bastante pequeña según los estándares de la época. Así, los negreros que tenían como destino a Virginia en el periodo 1727-1769 solo promediaban unos 200 esclavos por viaje en naves de unas 100 toneladas, que ya de por sí era una cifra baja según los patrones británicos contemporáneos. Pero la razón esclavos/tonelada estaba cerca de la de todas las restantes tratas británicas. Este tráfico norteamericano mostraba el patrón estándar europeo de la caída la proporción de esclavos por tonelada a medida que el tonelaje de los barcos se incrementaba. Como sostuvimos antes, la razón detrás de este patrón común era estructural.

Junto con los cambios en el tonelaje de las naves y en su forma de transportar los esclavos, que se dieron en el transcurso de los primeros tres siglos de la trata, hubo también cambios obvios en el aprovisionamiento y el cuidado de los esclavos durante el viaje. El estudio

de todos los tráficos posteriores al año 1700 muestra que los negreros por lo general llevaban provisiones y agua para el doble del tiempo esperado de viaje. Todos usaban alimentos bastante estándares, como se mostró en los capítulos precedentes, y todos adoptaron métodos de higiene similares.

Si bien estas estadísticas sólidamente basadas en el número de muertes destruyen muchos de los mitos anteriores sobre la mortandad "astronómica" y el "embalaje ajustado", sí queda en pie la cuestión de si una mortandad de 7,5% para un adulto joven saludable, en un viaje de treinta a cincuenta días, es alta o baja. Si bien, intuitivamente, parecería que una mortandad de 5% a 10% en el cruce del Atlántico era una tasa baja, en realidad era exactamente lo opuesto. De haberse producido semejante porcentaje entre una población adulta joven en Inglaterra en el siglo XVIII se la habría considerado una tasa epidémica. La tasa de mortalidad bruta o general para la Inglaterra de mediados a finales del siglo XVIII era de 29 por millar, en épocas de relativa paz y prosperidad interna. Esto se traducía en una tasa mensual de 2,4% al mes en la población residente. Si los africanos que cruzaban de Luanda a Río de Janeiro a finales del siglo XVIII, en un viaje de un mes de duración, sufrían una mortandad en la nave del 8,8%, durante la travesía, ello representaría una tasa bruta de mortalidad anual de 106 por millar, esto es tres y media veces la tasa normal. Esta proporción subestima, en realidad, la diferencia entre las dos poblaciones, puesto que el grupo de esclavos a bordo de la nave era una población de adultos sanos y no como la que vivía en una aldea inglesa, con montones de niños pequeños y ancianos, altamente susceptibles a la muerte. Si una aldea cualquiera experimentaba una tasa bruta de muertes de tales proporciones estaría entrando a una severa caída y sería indudablemente considerada como que experimentaba una situación de crisis de mortandad severa. Por ende, si bien los negreros europeos lograron reducir la tasa de mortandad de los esclavos en el cruce del Atlántico a porcentajes aparentemente bajos, estas todavía eran cifras de muerte extraordinariamente altas para una población especialmente seleccionada de adultos jóvenes saludables. De igual modo, si bien en el siglo XVIII las tasas de mortandad de las tropas, inmigrantes y convictos se aproximaban a las

de los esclavos, en el XIX cayeron, en cambio, consistentemente, por debajo del 1% en los viajes transatlánticos. Pero para los esclavos, estas tasas jamás cayeron por debajo del 5% en ningún grupo grande de naves examinado. Parecería, por ende, que hubo una tasa mínima debida a las condiciones especiales de transporte de los esclavos que los consignatarios europeos jamás lograron reducir.

La muerte durante la travesía se debía a diversas causas: algunas de ellas tenían orígenes africanos y otras estuvieron relacionadas con las condiciones mismas de vida a bordo de las naves, o bien fueron una combinación de ambas cosas. Los mayores asesinos fueron los desórdenes gastrointestinales y las fiebres. Para finales del siglo XVIII los primeros daban cuenta de poco menos de la mitad de los decesos conocidos, seguidos por las fiebres, que daban cuenta de poco menos de una quinta parte de ellos. Los ataques de disentería eran comunes y el "flujo sangriento", como se le conocía, podía estallar en proporciones epidémicas; era la más común de las enfermedades gastrointestinales. Es probable que la disentería fuera también la enfermedad más comúnmente experimentada en todos los viajes, incluso cuando no era una asesina. La exposición de los esclavos a ella elevaba tanto las tasas de contaminación de las provisiones como la incidencia de la muerte. Con todo, hasta estas muertes producto de infecciones gastrointestinales podían estar relacionadas con las experiencias anteriores al abordaje. Un estudio detallado de las muertes de esclavos a bordo de las naves británicas en la década de 1790 muestra que los decesos por causas gastrointestinales crecían constantemente, desde el momento del cargado en el África hasta la tercera y quinta semana en el mar, para luego caer constantemente, y no se hallaban relacionadas sistemáticamente ya sea con el hacinamiento o el tiempo pasado en el mar. En un examen de 42 viajes emprendidos por naves de traficantes independientes holandeses a comienzos del siglo XVIII, la disentería (causada tanto por bacterias como por amebas) fue el factor más común de las muertes entre los 20.653 esclavos transportados (3563 de los cuales fallecieron). Ella dio cuenta del 34% de todos los decesos y se produjo en todos los viajes, salvo uno.

Diversas fiebres seguían en importancia a las muertes por complicaciones gastrointestinales, siendo las principales la fiebre

amarilla y la malaria. Es sumamente probable que muchas de las enfermedades mal diagnosticadas hayan sido llevadas a bordo por los esclavos desde su lugar de residencia en la costa africana, pero las condiciones en la nave claramente influyeron en su desarrollo. Aunque en periodos anteriores la viruela y enfermedades relacionadas con la dieta eran letales, para finales del siglo XVIII eran pocos los casos de escorbuto, y la viruela iba cayendo lentamente como asesino feroz, puesto que para ese entonces los europeos ya habían aprendido cómo controlar ambas enfermedades. Por ejemplo, en un examen de 42 empresas negreras holandesas de comienzos del siglo XVIII, la viruela apareció en 19 viajes y mató al 15% de todos los esclavos. El escorbuto, virtualmente eliminado para finales del siglo XVIII, mató otro 15% y también se manifestó en 19 de los 42 viajes. Por ejemplo, en 1730 la nave negrera holandesa *Bandenburg* perdió por la viruela a 38 de los 409 esclavos que llevaba a Surinam, y esta enfermedad fue reportada en otros negreros holandeses aun en la década de 1790. Pero para este decenio la vacunación general en las tratas británicas y otras garantizaban que serían pocos los esclavos que se perderían por esta enfermedad durante el cruce del Atlántico. Los europeos ya usaban jugo de lima y otros nutrientes para prevenir el escorbuto, incluso antes, como lo muestra toda la información sobre las provisiones, y esta enfermedad había desaparecido de la trata para mediados del siglo XIX, excepción hecha de aquellos viajes raros e inusualmente largos, en los cuales las provisiones se terminaban en plena travesía.

Que algo de mortandad era inevitable para todos los participantes en el tráfico de esclavos, lo muestra la muy alta tasa de decesos sufrida por la tripulación blanca que operaba estas naves. En todas las tratas, los marineros de los barcos negreros sufrían una mayor mortandad que aquellos que trabajaban en naves que no se dedicaban a ella, incluso comerciando en el África. Los mejores datos sobre esta experiencia provienen de los tráficos francés e inglés. Aunque los comerciantes ingleses de principios del XVIII parecen haber alcanzado tasas más altas de esclavos por tripulación, lo que sugiere una mayor eficiencia —una diferencia que desapareció para finales del siglo—, ellos sufrían tasas de mortandad mucho más elevadas que las tripulaciones francesas. En unos 1535 viajes negreros, la tasa de muertes

francesa en el cruce del Atlántico fue de 15% al mes. En cambio, en la década de 1770, 158 tripulaciones negreras de Liverpool experimentaron fallecimientos de 28% al mes en el cruce atlántico, en tanto que las muertes en la costa africana fueron 45% al mes. Con todo, la mortandad de la tripulación, al igual que la de los esclavos, cayó lentamente en el transcurso del siglo XVIII y comienzos del XIX. Aun más, esta experiencia en la tripulación se diferenció de modo más marcado. En unas 313 naves negreras que dejaron Liverpool entre los años 1801 y 1807 los cirujanos de las naves y sus ayudantes sufrieron la cantidad de decesos más alta, la cual era de casi el doble de la que sufrían los oficiales de la nave, e incluso 20% más alta que la de los marineros calificados y no calificados. Es claro que quienes más sufrían eran los que más cerca estaban de los esclavos. La mortandad de los marineros fue menor en cualquier tráfico naval de la época durante el tramo de ida al África y el viaje de retorno de las Indias occidentales.

Las tasas sumamente elevadas de mortalidad africana alcanzadas en viajes ocasionales, a menudo se debieron a brotes de sarampión u otras enfermedades altamente transmisibles, que no estaban relacionadas con el tiempo pasado en el mar o las condiciones de la provisión de comida y agua, la higiene y las prácticas de salubridad. Esta naturaleza aleatoria de las enfermedades epidémicas, juntamente con la ruptura periódica de la calidad del agua y la salubridad debido a un clima inclemente, o a la detención de los vientos, impidió que incluso capitanes experimentados y eficientes redujeran las tasas de muertes sumamente altas en cualquier viaje dado.

Este sentido de aleatoriedad de la alta mortandad de los esclavos queda reforzado aún más cuando analizamos las experiencias de capitanes negreros individuales. Aunque los funcionarios de las compañías se quejaban de que la alta cantidad de decesos se debía únicamente a la negligencia de la tripulación, este no parece haber sido el caso. Así, por ejemplo, Sir Dalby Thomas, un iracundo agente de la Real Compañía Africana en el fuerte del cabo del Castillo, escribió a Londres en 1705 indicando que "cuando vuestras naves tienen una gran mortandad, salvo que sea ocasionada por la viruela, pueden estar seguros que se debe a la negligencia del tratamiento dado

por vuestros capitanes, oficiales de cubierta, cirujanos y cocineros, quienes debieran responder a vuestras señorías por ello". Si bien esto podría explicar la muerte de esclavos en una cantidad más alta de lo normal en un solo viaje con una tripulación inexperta, ello ciertamente no era la norma en las que efectuaban múltiples viajes. Así, la naturaleza generalmente aleatoria de la mortandad elevada es claramente evidente al examinar el historial de muerte de doce capitanes franceses que hicieron cuatro o más viajes negreros exitosos (cuadro 6.3). El patrón más típico era de tasas relativamente bajas de decesos de esclavos en varios viajes, a lo que seguía una incidencia desusadamente alta de muertes. Dicho patrón parecería sugerir que el desempeño individual de los capitanes que efectuaban múltiples viajes tenía poco impacto sobre el fallecimiento de los esclavos, dentro de ciertos límites. Aquellos traficantes exitosos a los que se empleaba en más de un viaje parecen haber experimentado o bien las tasas de mortandad generales de la trata u otras incluso inferiores a las de la mayoría de los viajes, dándose estas tasas excepcionalmente altas de modo infrecuente. Esto sugeriría que la experiencia y la habilidad no podían, por sí mismas, prevenir una cantidad de muertes catastrófica. Asimismo, respalda vigorosamente el alegato antedicho de que tales tasas muy probablemente se debían a enfermedades epidémicas y/o a un viaje inusualmente largo, con sus problemas concomitantes de suministro de alimentos.

La mortandad del cruce del Atlántico solo era parte de la que los esclavos experimentaban luego de dejar su hogar en el África. Actualmente, casi tanta controversia rodea a los estimados de estas otras experiencias de mortalidad, como a los debates en torno a la que sufrían en alta mar. Un área en la cual la manipulación de las cifras nuevamente viene a ser materia de debate son los estimados de la mortandad que los esclavos experimentaban desde su captura inicial hasta el momento en que eran vendidos a los europeos. Aunque hasta ahora nadie ha presentado documentación seria sobre las muertes que tenían lugar en las caravanas de esclavos que viajaban a la costa, y durante el lapso entre el momento de la captura y la venta final, algunas investigaciones recientes han aceptado cifras extraordinarias. Por razones que no son del todo claras, han intentado incluso distinguir la mortandad sufrida

Cuadro 6.3
Secuencia de la mortalidad de esclavos experimentada por los capitanes de Nantes en los viajes comerciales del siglo XVIII

Capitán	Primero	Segundo	Tercero	Cuarto	Quinto	Sexto
F. de Beauman	17,8	14,2	3,7	9,3		
G. Denis	35,7	13,7	2,6	7,5		
E. Devigne	19,6	8,5	7,0	1,0	42,8	4,9
R. J. Durocher	5,0	3,3	4,8	3,3		
J. B. F. Gaugy	54,0	3,3	4,1	2,1	5,8	
J. Guyot	3,5	13,3	9,2	10,7	?	22,9
P. LeRay	4,6	39,5	8,8	0,0	1,0	15,5
L. Monnier	2,6	4,5	4,1	6,4		
J. Perron	3,1	8,0	8,4	28,2	5,7	
J. Proust	4,3	13,1	22,9	0,2	4,3	
L. Quatreville	4,5	2,8	2,8	5,3		
A. Vandendriesche	3,7	6,2	5,8	16,4	6,6	

Nota: Esta no es una lista exhaustiva de todos los capitanes que hicieron más de tres viajes, solo se registra aquellos que completaron el registro con la mortalidad de esclavos en la travesía.
Fuente: Rinchon, *Le trafic negrier*, pp. 248-302, 307-324.

por los esclavos tomados por un grupo de africanos u otro diferente. Recientemente, un investigador sostuvo que los esclavos capturados en grupos, en el interior, por los traficantes de Loango, sufrieron una mortandad menor que aquellos tomados en la región del Congo —a las mismas distancias— por los tratantes portugueses de base *pombero* y los traficantes locales congoleños. Estas especulaciones no tienen absolutamente ninguna evidencia como base.

La mayoría de los estimados de la lista de fallecimientos anteriores al abordaje recientemente sugeridos no tienen como base nada más que los estimados no probados de Buxton, citados al inicio de este capítulo. Ello ha llevado a especulaciones sobre el impacto del tráfico atlántico de esclavos, que han exagerado seriamente el número de muertes sufridas por los africanos, y también, en consecuencia,

el número de residentes africanos, y por último la cantidad total involucrada en el tráfico de esclavos a América. Si bien los autores populares que escriben sobre el tráfico de esclavos han llegado a aceptar la cifra aproximada de once a doce millones enviados a través del Atlántico, ellos rechazan esta cifra como un total. En lugar de ello generaron cifras realmente enormes a partir de una supuesta muerte en el transporte por tierra anterior al cruce, que era cinco o más veces que aquella que los africanos experimentaban durante el viaje a través del Atlántico. Si bien algunas enmiendas son necesarias para tener en cuenta la cantidad de muertes en la captura y el viaje a la costa africana —a lo largo del tiempo y según distintas regiones—, es mucho lo que se debe investigar para alcanzar algún tipo de estimado razonable. Dados nuestros actuales conocimientos, estoy seguro de que la modificación no será mayor —si no es considerablemente menor— que la mortandad sufrida en el cruce del Atlántico.

Se debe tener mucha cautela al discutir esta mortandad, puesto que es muy poca la información existente. Pero según las pocas relaciones de testigos contemporáneos con que contamos, parecería que los esclavos se desplazaban con gran seguridad a lo largo de rutas bien recorridas, y que a menudo se les usaba también como porteadores. Podemos asumir que se les alojaba y alimentaba como a cualquier otro porteador en rutas largas, y que no sufrieron tasas particularmente altas de mortandad. La existencia de mercados locales para los esclavos y rutas comerciales desarrolladas significaba, en realidad, que los captores originales del interior probablemente no eran quienes finalmente los llevaban a la costa. De este modo, los esclavos eran pasados de un grupo a otro en mercados bien organizados, y a menudo eran vendidos a lo largo del camino para usos locales, antes de su eventual reventa al tráfico atlántico. Esta capacidad de mantener a los esclavos capturados en las comunidades del interior hasta que su venta a los europeos fuera posible, y el hecho de que los que estaban destinados a la costa atlántica con frecuencia se mezclaban con los de las comunidades del interior, o a lo largo de los caminos como porteadores, fue creando un sistema de transporte seguro y relativamente fácil, preparado para alimentar y alojar a los viajeros como una cuestión de rutina, tanto libres como esclavos. De

este modo los esclavos capturados cambiaban de mano entre muchos vendedores legítimos, entre pueblos que aceptaban esta esclavitud como algo legal, lo que significaba que no había ninguna necesidad de apresurarse excesivamente una vez que se había dejado atrás la esfera de influencia de la comunidad local, ni tampoco era necesaria ninguna otra actividad inusual que podría haber elevado la mortandad de los cautivos.

De este modo, en una de las pocas relaciones de un contemporáneo acerca de la captura y transporte de un esclavo, la del igbo Olaudah Equiano, quien fuera cogido en 1750, resulta evidente que este muchacho pasó por varios vendedores antes de llegar a la costa. Pasó, además, hasta un mes viviendo una vida relativamente normal, trabajando incluso como aprendiz de un orfebre. La mitad del tiempo la pasó con personas que hablaban lenguas similares a la suya, e incluso aprendió a hablar varias de ellas, así como a participar en la economía local. Como él concluyera de las experiencias que viviera en esta fase de su desplazamiento hacia la costa:

> Así continué viajando, a veces por tierra, otras por agua, a través de distintos países y diversas naciones, hasta que llegué a la costa al finalizar los seis o siete meses de ser secuestrado. Sería tedioso y falto de interés narrar todos los incidentes que me sucedieron durante este viaje, y que aún no he olvidado; de los diversos pueblos entre los cuales viví, solo diré que en todos los lugares donde estuve el suelo era extremadamente rico .... También había vastas cantidades de distintas resinas, aunque no se las usaba para nada, y en todos lados había bastante tabaco... No vi ningún mecánico en el camino, salvo lo que ya indiqué. El principal empleo en todos estos países era la agricultura, y tanto los hombres como las mujeres, al igual que nosotros, eran criados para ella, y formados en las artes de la guerra. (*Interesting Narrative*, p. 53)

Equiano deja muy en claro que sufrió una conmoción psicológica y que sintió una tremenda desesperación. Pero esta cita deja igualmente en claro que este largo y complejo viaje a la costa no destruyó su capacidad inusual de observar, ni tampoco dudó en mencionar algunas buenas personas con las cuales se topó en el camino. En nada del trato que se le dio vemos una seria amenaza a su salud o a su

vida. Es obvio que alguna mortandad puede haberse dado en estas caravanas y desplazamientos a la costa, en especial para las personas forzadas a entrar a nuevas áreas de enfermedad, digamos de la región de la sabana, en el interior, a un bosque tropical en la costa. Pero resulta difícil calcular cuánta habría sido dicha mortandad, aunque probablemente fue del orden de la que los esclavos sufrieron luego de ser comprados por los europeos, y antes de ser despachados a través del Atlántico.

Este segundo tipo de muerte, para el cual sí contamos con algunas fuentes confiables, es la que los africanos sufrieron luego de ser vendidos a los europeos y antes de dejar la costa. Esta es la mortandad asociada con el "cabotaje" a lo largo de las costas africanas. Los esclavos recién comprados sufrían cierta cantidad de fallecimientos ya fueran retenidos en la costa, ya transportados en lanchas, o bien llevados a bordo de unas naves que entonces permanecían estacionadas o que recorrían la costa durante varias semanas. La cifra de muertos podía ser grande para algunos de los primeros africanos comprados en un viaje individual, dado que este periodo a menudo era más prolongado que la travesía misma a través del Atlántico. Así, dicha mortandad alcanzó una tasa de 3,2% del total de los esclavos comprados por unas 55 naves de la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales en 1675-1738, en comparación con una tasa de 14,3% que estos mismos esclavos sufrieron durante el cruce. En una muestra de 57 viajes de traficantes negreros holandeses independientes, el tiempo de cabotaje era de 200 días y la mortandad de 4,8% de los esclavos comprados, y 11,4% durante el cruce del Atlántico. De este modo, entre el 18% y el 30% de los decesos totales sufridos por los africanos después de ser comprados por los europeos tenía lugar incluso antes de que dejaran la costa africana.

Y estas tampoco eran todas las muertes posibles asociadas con el cruce del Atlántico. Otro periodo para el cual contamos con datos es el breve lapso posterior al desembarco de los esclavos en América, y anterior a su entrega final a sus compradores americanos. Dadas las altas tasas de morbilidad sufridas en la travesía, muchos esclavos enfermos desembarcaban en América y no todos ellos se recuperaban una vez que llegaban a tierra. En muchas de las tratas los esclavos

eran colocados inicialmente en cuarentena, lo cual llevaba a algunas muertes en el mismo puerto de arribo, y otros decesos más se producían al desembarcar. Así, unas 314 naves de la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales que arribaron a América entre 1700 y 1739 experimentaron al desembarcar una mortandad global de 0,6%. De unos 111.129 africanos despachados a través del Atlántico, 18.787 fallecieron durante el cruce y otros 693 después de llegar a América; otros 168 en el puerto mientras aún se hallaban a bordo y 525 tras desembarcar, pero antes de su venta final. Se halló un patrón similar en las naves que atracaron en el puerto de Río de Janeiro entre 1795 y 1811. Aquí, de unos 170.642 africanos que partieron para el Brasil a bordo de las naves negreras, 15.587 murieron en alta mar y 606 en la costa después de arribar, lo cual da una tasa comparable de 0,4% de los esclavos despachados. El único resultado importante que difiere de este es el que reportaran los funcionarios jamaiquinos, quienes sostuvieron que unos 676.276 africanos arribaron a los puertos locales entre 1655 y 1787, 31.181 de los cuales murieron en el puerto antes de desembarcar, lo cual les da una tasa mucho más alta, de 4,6%. De ser correcta, esta cifra podría decir que en los puertos de Jamaica había unas disposiciones de cuarentena mucho más estrictas, las cuales retrasaban el embarque final, y que esta demora elevaba las tasas de mortandad.

Estaba, por último, la supuesta mortandad de adaptación sufrida por los africanos durante los primeros meses posteriores a su arribo en América. Dado el burdo término de “aclimatación” de la bibliografía contemporánea, esta es otra área, como la mortalidad africana interna, para la cual contamos con pocos datos concretos. Aunque los investigadores a menudo repiten que había una severa mortandad, y a pesar de que en el siglo XVIII el jamaiquino Edward Long postuló una cifra de 25% para los africanos dentro de los dieciocho meses posteriores a su desembarco en Jamaica, la verdad es que no hay fuentes serias con las cuales evaluar este tipo de mortandad. Sin embargo, lo que la mayoría de los historiadores demográficos modernos sugiere es que una cifra semejante, de 25%, parece estar muy por encima de lo que cabría esperar en una población inmigrante, por mucha adaptación a nuevas comidas y nuevos entornos epidémicos

que esto implicara. Resulta difícil entender por qué razón tal "adaptación" tendría lugar en climas templados, o incluso tropicales, entre los inmigrantes africanos que arribaban de las mismas latitudes y de los mismos entornos epidémicos. Es posible que haya habido cierto incremento en las enfermedades, mas no con las tasas de mortandad que Long sugiriera para la Jamaica del siglo XVIII. Aunque ha habido cierta especulación con estas supuestas tasas de muerte, así como con las del tráfico interno del África, para reajustar así el volumen total de los emigrantes africanos forzados al doble o triple de los actuales estimados de once a doce millones de personas inicialmente esclavizadas, hasta la fecha no contamos con base documental alguna sobre la cual fundar dichas afirmaciones, y sí muchas evidencias para sugerir que es imposible sustentar estos elevados estimados de la mortandad.

Como resulta evidente a partir de este examen de la cuestión de la mortandad, cuanto más precisas pasan a ser las cifras, tanto más complejas son las preguntas que se formulan. Si el "embalaje ajustado" es un mito, queda en pie la cuestión de la incapacidad de los negreros para reducir la mortandad de los esclavos hasta el nivel de la de los inmigrantes. De igual modo, si la mortandad en el cruce del Atlántico cayó por debajo del 10% para finales del siglo XVIII y comienzos del XIX, esta tasa aparentemente "baja" produjo una tasa bruta de mortalidad en una población económicamente activa y saludable que es, realmente, de nivel astronómico. Por último, los mejores esfuerzos posibles efectuados para medir todos los aspectos de la experiencia de la mortandad de los africanos, mientras se desplazaban de sus aldeas africanas y arribaban a sus nuevas plantaciones americanas, aún dejan demasiadas partes de la travesía desconocidas y sin explorar.

Debe admitirse que el cruce del Atlántico era una parte difícil de la experiencia de la esclavitud de los africanos en América. Pero esta no fue la experiencia totalmente desorganizada, arbitraria y sangrienta pintada por la literatura popular. Con el paso del tiempo, los europeos tomaron medidas para racionalizar progresivamente el sistema de transporte, y a mover los esclavos con el menor número posible de pérdidas. Ellos aprendieron con la experiencia de todas las

tratas, y adoptaron patrones comunes de alojamiento y alimentación de los esclavos, así como del tratamiento de sus enfermedades. Y desde las primeras leyes portuguesas del tardío siglo XVII hasta las del Parlamento inglés a finales del XVIII, también intentaron legislar una forma de transportar los esclavos que obligaría a los peores infractores a aceptar esta posición racional. Todo esto ayudó a reducir las tasas de mortandad a niveles bajos, aunque jamás a los que alcanzaron los inmigrantes y los convictos.

Las muertes se producían constantemente a bordo de las naves, no obstante todos estos esfuerzos, no solo por enfermedades y accidentes sino también por rebeliones, suicidios y desastres naturales. Era inevitable que se produjera la mortandad al retirar forzosamente a personas en buen estado de salud de su tierra nativa para siempre, puesto que los viajes por mar en la era de la navegación a vela eran una aventura peligrosa, y tanto más en tiempos de guerra. Encontramos cierta idea de la importancia de lo que esto significaba en una muestra, recientemente creada, de 24.259 travesías negreras de los siglos XVI al XIX, cuyo destino se conoce. En esta muestra, aproximadamente, el 17% de los viajes tuvo como resultado que los esclavos no fueran entregados en América por una u otra razón. Dentro de este grupo hubo 148 naves que se perdieron en el mar, muriendo todos los esclavos a bordo. Estos también se rebelaron —ocasionalmente con éxito— en un total de 313 viajes, y los vendedores africanos en la costa se apoderaron de las naves negreras o de sus pequeñas lanchas en otros 70 viajes. Hubo 443 naufragios, aunque no todas las vidas se perdieron, y los piratas o corsarios capturaron otras 832 naves. Por último, en el siglo XIX unos 1871 barcos negreros fueron capturados y condenados por la trata ilegal de esclavos.

Si bien la violencia y la muerte fueron un factor significativo en la experiencia del cruce del Atlántico, la abrumadora mayoría de los esclavos sí llegó a América. Aún más, dicha experiencia podría no haber sido psicológicamente tan dañina como algunos han afirmado, a pesar de esta atmósfera de violencia. Este viaje de uno o dos meses ciertamente no borró las culturas o las lenguas africanas que los inmigrantes traían consigo, como se ha supuesto. La travesía, en ocasiones, incluso reforzó las relaciones preexistentes o creó otras

nuevas. En años recientes se hallaron numerosos documentos en los archivos coloniales americanos que describen amistadas labradas a bordo de las naves por africanos, y que perduraron durante décadas. Los europeos no eran humanitarios sino pragmáticos, que sabían que los esclavos entregados en América en el estado más saludable posible aseguraban una buena ganancia. Fue esta actitud la que más determinó la naturaleza del cruce del Atlántico.

7

El impacto social y cultural del tráfico de esclavos en América

¿Quiénes eran los africanos que fueron forzados a emigrar a América y cuál fue su impacto sobre la formación de la sociedad americana? ¿Quién establecía su perfil demográfico y qué influencia tuvieron la edad y el sexo de estos emigrantes sobre el crecimiento de sus respectivas poblaciones afroamericanas? ¿Qué bagaje cultural llevaron consigo, y cómo afectó este a las sociedades a las cuales ayudaron a fundar en el Nuevo Mundo? Estas son algunas de las interrogantes que deben responderse si es que vamos a comprender plenamente el impacto que el arribo de los africanos tuvo sobre la sociedad americana.

Era evidente que los ancianos y los enfermizos no fueron escogidos, puesto que los europeos deseaban una población trabajadora para que se dedicara a sus industrias más avanzadas, y estaban dispuestos a pagar bien por estos trabajadores. Ellos no solo no habrían sobrevivido a la experiencia del transporte, sino que además habrían resultado inútiles para las principales labores manuales exigidas por los plantadores y propietarios de esclavos americanos. De modo que solo las personas más saludables fueron enviadas al tráfico atlántico de esclavos. Ellas tendían a ser, sobre todo, varones —poco menos de las dos terceras partes del flujo migratorio total, cuya edad y sexo conocemos— y las tres cuartas partes eran adultos.

Pero estas proporciones globales de edad y sexo tendían a esconder fuertes cambios que se produjeron a lo largo del tiempo, elevándose las razones tanto en varones como en niños con el paso de los siglos. Sabemos que en la fase más temprana —esto es, en el siglo XVII (para el cual finalmente existen perfiles razonables de edad y sexo de las poblaciones embarcadas)—, el 60% de los esclavos fueron varones y alrededor del 12% niños (definidos como aquellos muchachos y muchachas menores de quince años de edad). En el siglo XVIII (hasta 1809) esto subió hasta una tasa global de 65% de varones y 23% de niños, y en la trata del siglo XIX la cifra fue de 72% varones y un muy alto 46% de niños. Como veremos, estas transformaciones en las proporciones se debieron a las cambiantes condiciones de la oferta a todo lo largo de la costa africana.

Pero hubo también fuertes variaciones temporales en la edad y el sexo de los esclavos que arribaban debido a factores externos, como las decisiones legales europeas y americanas. Así, la Ley Dolben, aprobada por el Parlamento británico en 1788, y una ley más amplia implementada en la década de 1790, establecieron un incremento en el espacio proporcionado a cada esclavos a bordo de la nave negrera, y provocaron un alza consiguiente en los costes de transporte, lo que llevó a la reducción en el número de niños transportados durante la última década del tráfico de esclavos inglés. El coste de transportar a los niños era tan alto como el de los adultos, y los retornos eran mucho menos remuneradores. Hubo también un apuro por importar mujeres en los últimos años antes del cese oficial de cada uno de los principales tráficos a Cuba y Brasil, a medida que los plantadores americanos buscaban brindarle tanto potencial reproductivo a su población esclava residente como fuera posible.

Aunque la bibliografía está repleta de características —contemporáneas y posteriores— del tipo de esclavos que los plantadores y los traficantes demandaban, en realidad fueron los proveedores africanos quienes determinaron la edad y el sexo de los que se despacharon. La bibliografía contemporánea sugiere que los plantadores y los capitanes de las naves solo deseaban varones adultos, en una proporción de dos de ellos por cada mujer, pero en realidad esto no es lo que recibían. Aunque en América había un diferencial de precio entre

varones y mujeres en la crucial edad de trabajar, dicho diferencial no basta para explicar la baja proporción de las féminas en el tráfico de esclavos. Las mujeres desempeñaban casi todas las mismas labores manuales que los hombres en las plantaciones americanas, y ellas, en realidad, conformaban la mayor parte de las cuadrillas de campo en el azúcar, el café y el algodón. El difundido uso de las mujeres en trabajos manuales rurales y urbanos, calificados y semicalificados, desmiente toda preferencia declarada por los varones. Ellas no solo conformaron la mitad de todas las cuadrillas de sembrado, deshierbaje y cosechado en todas las plantaciones de América, sino que además estuvieron bien representadas en todos los sectores productivos básicos de estas industrias exportadoras. Las poblaciones esclavas americanas fueron la población trabajadora de la sociedad occidental que menos constreñida sexualmente estuvo hasta el periodo moderno. Las mujeres laboraron en todos los sectores de la economía y constituyeron el espinazo de todas las cuadrillas de campo, en todas y cada una de las sociedades de plantación de América. Tampoco experimentaron distintas tasas de mortandad que los varones en el cruce del Atlántico, lo cual podría haber explicado la renuencia de los europeos a enviarlas. La respuesta parecería ser que los africanos simplemente presentaban muchas menos mujeres que hombres para su venta en los mercados de esclavos costeros.

Aunque sí arribaron más varones que mujeres del África, no todos ellos eran adultos. Los hombres adultos fueron, en general, menos de la mitad de los africanos que arribaron a América, y su número cayó de un pico de 51% en los siglos XVII y XVIII, a 42% en el siglo XIX. La proporción de los varones se vio compensada por la triplicación de la representación de los niños, que dieron cuenta del 8% del total en el siglo XVII, y del 25% en el XIX. Pero la proporción de las niñas también se triplicó, aunque comenzó a 4%, que era la mitad de la proporción de los niños en esta primera etapa. Esto compensó en varias formas la caída global de las mujeres adultas, las cuales alcanzaron un pico de 37% en el siglo XVII y cayeron a apenas 17% en el XIX.

Los esclavos en las plantaciones americanas, asimismo, tuvieron una de las proporciones más altas de población económicamente

activa que cualquier otra población de trabajadores conocida históricamente. Estos, probablemente, representaban casi el 70% de toda esta población esclava, lo cual significa que los ancianos y los niños fueron empleados intensamente por el sistema laboral. La proporción de las poblaciones económicamente activas solo alcanzó alrededor del 55% de los residentes, incluso entre los pobladores campesinos contemporáneos que contaban con tasas inusualmente altas de participación de mano de obra, en tanto, se calcula que en el siglo XIX los pobladores libres del norte y del sur de Estados Unidos tuvieron no más de una tercera parte de su población total activamente involucrada en este tipo de trabajo. Aunque de parte de los negreros había menor interés por el envío de niños, dado el margen inferior de utilidad de su venta, lo cierto es que los plantadores no se hicieron muchos problemas para emplearlos una vez que aquellos llegaban a América.

De este modo, sean cuales fueren las preferencias que los plantadores manifestaron en sus cartas y diarios, no consiguieron ni siquiera una mayoría de adultos varones en edad productiva, y en realidad se vieron forzados a comprar la mitad de sus esclavos fuera de esta categoría. Al igual que en el caso de la edad y el sexo, lo mismo sucedió con las preferencias en lo que respecta a los orígenes africanos. Aunque las fuentes contemporáneas indiquen que los plantadores deseaban esclavos de la Costa del Oro y no de Loango, la verdad es que ellos tomaban lo que podían conseguir. Esto significaba aceptar no solo a mujeres y niños en número cada vez mayor, sino también esclavos de cualquier región que los suministrara. Como ya se indicó, la trata subía y bajaba a lo largo de la costa en respuesta a la oferta africana de esclavos. Senegambia y la Costa de Barlovento, que se presume tenían los buenos trabajadores que los plantadores americanos aparentemente tanto valoraban, dejaron la trata mucho antes que otras regiones y ni siquiera fueron muy importantes durante su apogeo, a finales del siglo XVIII y comienzos del XIX.

El hecho de que en ningún momento haya habido un patrón uniforme de emigración de estos varones adultos —supuestamente deseados— de todas las regiones del África, es igualmente indicativo de que las demandas de los plantadores tuvieron poca influencia sobre los flujos emigratorios reales. En todas las tratas hubo marcadas

diferencias regionales en la edad y el sexo de los esclavos migrantes. Así, por ejemplo, los puertos de la ensenada de Biafra, en la parte oriental del golfo de Guinea, tuvieron la mayor proporción de varones adultos en el siglo XIX (el 46% de los emigrantes que dejaron esta región después de 1811), en tanto que los puertos de Loango y Angola, inmediatamente al sur de ellos, produjeron el menor número de hombres adultos, apenas el 32% por ciento de los emigrantes en este mismo periodo. La ensenada del Benín a su vez solo tuvo una tercera parte de sus emigrantes listados como niños, mientras que en Angola alrededor del 61% de los emigrantes forzados fueron niños y niñas menores de quince años. Y estas tasas tampoco permanecieron constantes a lo largo del tiempo. En el siglo XVIII, más de la mitad de los emigrantes de los puertos de Biafra fueron listados como varones adultos, en tanto que los niños comprendieron menos del 10% de ellos. Y tan solo en la década de 1790 los británicos nuevamente llevaron dos varones por cada mujer de las costas de Senegambia y Sierra Leona, pero se acercaron a una proporción equilibrada entre los sexos en estos puertos de Biafra, que ahora producían una proporción bastante alta de niños (14%).

Al mismo tiempo, los puertos americanos no tenían un patrón uniforme del arribo de varones adultos provenientes de distintas regiones del África, puesto que cada nave que se dirigía al oeste tenía distintas proporciones de adultos y niños, y de hombres y mujeres, dependiendo de su puerto de origen. Los plantadores se enfrentaban a una selección de esclavos, en lo que toca a la edad y el sexo, así como a su origen, a la que se veían forzados a aceptar si es que deseaban utilizar la mano de obra esclava. En suma, ellos aceptaban lo que se les ofrecía y usaron a estos esclavos en todo trabajo manual concebible, con pocos sesgos en lo que toca a una división del trabajo según género o incluso por edades. Era solo cuando tenían ocupaciones calificadas para ofrecer que preferían a los varones por encima de las mujeres, lo que ayuda a explicar por qué razón ellas conformaban la mayoría de los trabajadores manuales en las cuadrillas de campo de todos los regímenes de plantación.

Sin embargo, gracias a que las regiones africanas y americanas participaron en distintos momentos en el tráfico atlántico de esclavos,

podemos distinguir algunos amplios patrones de variación de los orígenes regionales, en parte de la trata de esclavos más grande. De este modo, la temprana participación en el tráfico de las colonias españolas de Tierra Firme y del Brasil explica su consumo relativamente más alto de los 760.000 esclavos provenientes de Senegambia, puesto que el periodo más grande de participación de esta zona en la trata tuvo lugar en los siglos XVI y XVII (véanse los cuadros 7.1, 7.2 y 7.3). Podemos explicar, a su vez, la importancia crucial que la región centroafricana occidental tuvo para estas dos zonas importadoras de América, con unas rutas especiales de la trata en el Atlántico sur, así como la participación de largo plazo que la región congo-angoleña tuvo en el tráfico. En realidad esta fue la primera región remitente que dio cuenta de 5.695.000 esclavos africanos (véase el cuadro 7.2) embarcados, y fue la productora más alta de ellos del 1550 en adelante, reemplazando a Senegambia, que había predominado hasta ese entonces (véase el cuadro 7.3). Dada su mayor participación en el tráfico regional, la Costa del Oro solo fue una fuente significativa de esclavos para las Indias Occidentales británicas y las colonias inglesas en Norteamérica. Si bien todas las zonas americanas obtuvieron montos aproximadamente similares de esclavos de los puertos de la ensenada de Benín, la tardía participación de la región de Biafra en la trata mostró que los esclavos de esta región estuvieron bien representados en las Indias Occidentales y en Norteamérica, pero fueron en cambio relativamente insignificantes en el Brasil y en la Hispanoamérica continental.

Si bien los factores de la oferta africana influyeron enormemente sobre los orígenes regionales de los esclavos, las condiciones americanas también influyeron en qué regiones de este continente tomaron esclavos y de qué regiones africanas. Incluso con el crédito universalmente proporcionado por los traficantes, una región del Nuevo Mundo no podía ingresar a la trata si no contaba con un cultivo comerciable en Europa. De igual modo, el movimiento de esclavos a través del Atlántico era de naturaleza estacional, debido tanto a las corrientes y vientos prevalecientes que influían en el cruce así como a la estacionalidad de las consideraciones de la demanda americana en función a la cosecha y la siembra. Aunque la navegación desde el

Cuadro 7.1

Arribo estimado de esclavos africanos a las colonias americanas, por región de origen

Región de origen en el África	Brasil	Indias Occidentales Británicas	Indias Occidentales francesas	Cuba y Puerto Rico	Hispanoamérica continental	Norteamérica británica
Senegambia	2,2%	23,7%	5,4%	8,7%	2,7%	30,5%
Sierra Leona	0,2%	11,5%	5,0%	3,8%	12,0%	0,4%
Costa de Barlovento	0,1%	5,6%	6,3%	1,9%	1,7%	0,6%
Costa del Oro	1,3%	14,5%	25,9%	9,7%	4,6%	2,9%
Ensenada de Benín	18,0%	2,4%	11,6%	25,1%	13,9%	5,4%
Ensenada de Biafra	2,5%	16,7%	30,7%	10,4%	25,2%	4,3%
África centro-occidental	69,8%	23,7%	14,2%	38,0%	30,8%	52,3%
África sudoriental	5,7%	2,0%	0,9%	2,4%	9,3%	3,6%
Totales	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
(número)	4.864.374	388.747	2.318.252	1.925.639	805.424	487.489

Fuente: Estimados de los viajes en el conjunto de datos de Emory, consultado el 14 de septiembre de 2009.

Cuadro 7.2

Estimados de la importancia de los esclavos africanos despachados desde las principales regiones de embarque por región, 1501-1866

	Senegambia	Sierra Leona	Costa de Barlovento	Costa del Oro	Ensenada de Benín	Ensenada de Biafra	África centro-occidental	África sud-oriental	Totales
1501-1550	7,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,0%	0,5%
1551-1600	11,9%	0,4%	0,7%	0,0%	0,0%	0,4%	2,0%	0,0%	1,7%
1601-1650	7,2%	0,4%	0,0%	0,2%	0,5%	2,3%	9,9%	0,1%	5,3%
1651-1700	10,8%	1,4%	0,4%	8,8%	13,0%	9,4%	10,0%	5,8%	9,6%
1701-1750	18,9%	6,0%	13,8%	38,1%	36,8%	15,6%	15,6%	2,8%	20,5%
1751-1800	29,1%	46,0%	72,1%	45,8%	27,5%	41,1%	25,9%	10,2%	31,4%
1801-1850	14,4%	44,7%	12,9%	7,1%	20,5%	31,1%	33,7%	75,5%	29,1%
1851-1866	0,0%	1,2%	0,0%	0,0%	1,7%	0,0%	2,8%	5,6%	1,8%
Totales	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
(número)	755.513	388.771	336.868	1.209.321	1.999.060	1.594.560	5.694.574	542.668	12.521.336

Fuente: Estimados de los viajes en el conjunto de datos de Emory, consultado el 14 de septiembre de 2009.

Cuadro 7.3

Estimados de la importancia de los esclavos africanos despachados desde las principales regiones de embarque por periodo, 1501-1866

	Senegambia	Sierra Leona	Costa de Barovento	Costa del Oro	Ensenada de Benín	Ensenada de Biafra	África centro-occidental	África sud-oriental	Totales	n.º (000)
1501-1550	89,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,2%	7,6%	0,0%	100,0%	64.126
1551-1600	42,2%	0,7%	1,2%	0,0%	0,0%	3,0%	53,0%	0,0%	100,0%	213.380
1601-1650	8,1%	0,2%	0,0%	0,4%	1,4%	5,5%	84,4%	0,1%	100,0%	667.893
1651-1700	6,8%	0,5%	0,1%	8,8%	21,5%	12,4%	47,3%	2,6%	100,0%	1.207.738
1701-1750	5,6%	0,9%	1,8%	18,0%	28,7%	9,7%	34,7%	0,6%	100,0%	2.560.634
1751-1800	5,6%	4,5%	6,2%	14,1%	14,0%	16,7%	37,5%	1,4%	100,0%	3.933.985
1801-1850	3,0%	4,8%	1,2%	2,4%	11,3%	13,6%	52,6%	11,2%	100,0%	3.647.971
1851-1866	0,0%	2,1%	0,0%	0,0%	15,0%	0,0%	69,5%	13,4%	100,0%	225.609
Totales	6,0%	3,1%	2,7%	9,7%	16,0%	12,7%	45,5%	4,3%	100,0%	12.521.336

Fuente: Estimados de los viajes en el conjunto de datos de Emory, consultado el 14 de septiembre de 2009.

África oriental y alrededor del cabo de Buena Esperanza dependía más de las condiciones locales del clima, las rutas del África occidental parecían responder más bien a las necesidades de los plantadores en América.

Si la estacionalidad en el movimiento de los esclavos se veía influida por los factores de la demanda americana, la nacionalidad, el sexo y la edad de los esclavos que ingresaban al tráfico transatlántico, en cambio, estaban determinados fundamentalmente por las condiciones del África. El desequilibrio de género en los africanos que partían, en especial, estaba determinado por las condiciones de la oferta en este continente. Las mujeres africanas, tanto libres como esclavas, estaban en gran demanda dentro del África, y es dicha demanda contraria la que explica por qué razón menos mujeres ingresaban a la trata atlántica. En algunas sociedades africanas ellas tenían una alta valoración porque eran el medio con que se adquiría estatus, parentesco y una familia. Uno de los rasgos distintivos de diversas sociedades del África occidental era su énfasis en los sistemas de parentesco matrilineales y matrilocales. En las sociedades polígamas era también más barato conseguir esclavas que mujeres locales libres, y ellas eran, por ende, altamente valoradas por las sociedades que practicaban este arreglo matrimonial. Aun más importante fue la difundida práctica del África occidental de usar las mujeres como el grupo trabajador primario de la agricultura. Por todas estas razones ellas tenían un precio más alto en los mercados locales internos que los varones. Este era, además, un vasto mercado que absorbía un gran número de esclavos. Aunque las cifras exactas son difíciles de conseguir, el consenso de la mayoría de los estudios africanos es que los esclavos conformaban aproximadamente una décima parte de la población residente en el África. Esto significaría que para finales del siglo XVIII, dentro de este continente los esclavos sumaban entre 2.200.000 y 2.500.000 de personas, una cifra no muy lejana de los 2.900.000 de esclavos africanos y criollos que entonces vivían en América.

Por último, a esta demanda de mujeres en el mercado esclavista interno le debemos sumar la demanda de otras tratas de esclavos de ultramar, en el mar Rojo y en el Mediterráneo oriental. Estos tráficos

también pagaban precios más altos por las mujeres que por los varones. Aunque estos mercados eran más pequeños que la trata atlántica de ultramar, aun así constituían una fuerza sustancial. Se calcula que alrededor de 1.600.000 de esclavos fueron remitidos a través del Sahara y por los puertos del Cuerno del África entre los años 1500 y 1699, lo que es apenas un cuarto de millón menos que el número de africanos enviados al tráfico atlántico en este mismo periodo, y que después del 1700 otros 900.000 esclavos fueron enviados a la trata del Mediterráneo oriental desde la región de la sabana y del Cuerno del África. A estos africanos emigrantes, la mayoría de los cuales eran mujeres y niños, les podemos sumar otros 2.000.000 enviados desde la costa del África oriental en los siglos XVIII y XIX, aunque esta trata (gran parte de la cual no se dirigió al Nuevo Mundo) era más equilibrada con respecto al género, puesto que muchos de los trabajadores fueron empleados en la producción agrícola en las colonias isleñas europeas del Pacífico.

Si los factores que afectaban la oferta de mujeres a la trata atlántica de esclavos se vieron influidos sobre todo por consideraciones de la propuesta africana, la oferta de niños en este mercado sufrió el influjo tanto del interés europeo como de las limitaciones de la oferta africana. Para empezar, estaba la relativa renuencia de los consignatarios a enviar niños a través del Atlántico. Aunque estos no sufrían tasas de mortandad en la travesía superiores a la de cualquier otro grupo de esclavos, su bajo precio de venta y el hecho de que el coste de su transporte era igual al de los adultos desalentaba a los capitanes negreros de comprarles, incluso si su coste inicial era inferior al de los adultos. Pero no importa qué fuera lo que los capitanes quisieran comprar, ellos tomaron una cantidad cada vez mayor de niños, sobre todo en el siglo XIX. Parecería también que estos últimos eran más valorados que los varones adultos en la trata de esclavos interna, y que tal vez no aparecieron en la costa —al menos antes del siglo XIX— en un número tan grande como el que los europeos tal vez habrían estado dispuestos a comprar.

Para aquellos africanos que sobrevivieron a la captura, su envío a la costa y al cruce del Atlántico y su final arribo a América tuvo un profundo impacto sobre la evolución de las sociedades del Nuevo

Mundo, desde el siglo XVI hasta el XX. Los diez millones de esclavos que arribaron antes de finales de la década de 1860 conformaron una clásica población emigrante de jóvenes varones mayormente sanos, con una proporción relativamente menor de jóvenes mujeres adultas y aun menos de niños. Esta composición demográfica de los esclavos africanos arribados habría de tener un profundo impacto sobre la evolución demográfica y social en las sociedades americanas.

Por diversas razones, las 33 mujeres por cada 100 esclavos arribados no permitían a la población global reproducirse, por la obvia razón de que las elevadas tasas de masculinidad entre los africanos en América reducían el número de las unidades familiares. Luego de su arribo, estas mujeres africanas usualmente conservaban el patrón de tres años entre cada parto debido a unos periodos de lactancia más prolongados. En América, sus recién nacidos también experimentaban la alta mortandad infantil normal de una población premoderna. Era común que las mujeres adultas, que usualmente representaban las tres cuartas partes de todas las mujeres en la mayoría de los periodos, arribaran sin sus bebés o niños pequeños, la mayoría de los cuales había quedado atrás, en el África. En muchos casos, esta pérdida de los primeros niños, así como el hecho de que los hijos posteriores siempre estaban más espaciados que los primeros nacimientos, pesaba también en el esfuerzo reproductivo de estas mujeres africanas recién llegadas. Si bien este no era el caso de las jóvenes menores de quince años, ellas solo representaban una cuarta parte del grupo femenino total. Juntos, todos estos factores negativos impedían que las mujeres arribadas reprodujeran la cohorte total de sus paisanos africanos en la siguiente generación.

De este modo, las poblaciones sujetas a unos fuertes flujos migratorios de africanos experimentaban un crecimiento demográfico negativo. Tal fue el caso de las colonias norteamericanas en el siglo XVII y temprano XVIII, al igual que en el Brasil y en las islas de plantación de las Indias Occidentales de Francia, Inglaterra y España. En todos lados hubo un crecimiento de la población esclava criolla (nacida localmente), y estas poblaciones tenían tasas de crecimiento positivas con los usuales 105 varones por cada 100 mujeres por nacimiento, con una población subsiguiente equilibrada en género. Pero

su tasa de crecimiento positiva se vio inicialmente escondida por la incapacidad de las mujeres nacidas en el África de reproducir a sus cohortes de arribo, de modo que sus tasas positivas solo quedarían manifiestas e influirían sobre el crecimiento de la población esclava total, cuando el volumen y la proporción de los inmigrantes africanos cayeran significativamente. Hasta el año 1700, todas las colonias de plantación experimentaron unas tasas de crecimiento negativas de su población esclava residente, las cuales solo quedaban obviadas con el continuo arribo de esclavos africanos. Dichas tasas negativas variaban de región a región, pero en el siglo XVIII alcanzaron un pico de casi 5% al año en Jamaica, aunque para la primera década del siglo XIX habían pasado ya a una tasa más estable de mantenimiento de la población. Este mismo patrón se experimentó en otras islas de las Indias Occidentales, así como en el Brasil.

En aquellas sociedades en las cuales los africanos conformaban la mayoría de la población, el desequilibrio de los sexos estaba fuertemente sesgado hacia los varones, y las tasas reproductivas de las mujeres africanas no bastaban para reemplazar a su cohorte original de emigración. La incapacidad de los esclavos africanos emigrantes llegados a América para reproducirse entre ellos en el corto plazo fue percibida por todas las clases propietarias de América así como por sus respectivos gobiernos, lo que tuvo un profundo efecto sobre la evolución del tráfico atlántico de esclavos. Aquellas regiones americanas que experimentaban un flujo vigoroso y constante de esclavos africanos tendrían dificultades para conservar sus poblaciones esclavas y para incrementar su tamaño sin recurrir a más inmigrantes. La presión por conservar la trata fue por ello constante, y los plantadores de todos lados, salvo en Norteamérica, estuvieron totalmente opuestos a su abolición. Este factor explica la tenaz oposición de los gobiernos español, portugués y brasileño a las campañas antiesclavistas británicas del siglo XIX.

Por supuesto que hubo tasas de crecimiento positivo, alcanzadas por las poblaciones criollas. Pero este crecimiento fue inicialmente insuficiente para compensar los factores que apuntaban a la baja. Una vez que la trata cayó y que la proporción de esclavos africanos con respecto a los nativos bajó, la población dejó de disminuir y se

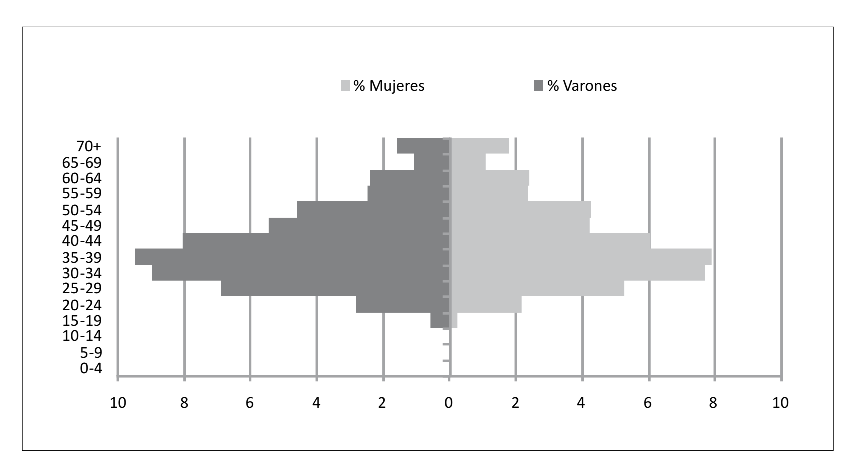
experimentaron tasas de crecimiento positivas. Hubo muchas áreas marginales o del interior que sí tuvieron tasas de crecimiento positivas en sus poblaciones esclavas, mucho antes de la abolición de la trata atlántica en la década de 1860. Este fue el caso de las provincias de Paraná y Minas Gerais, en el Brasil decimonónico, y por cierto que ello fue la norma de las poblaciones esclavas norteamericanas, las cuales comenzaron a alcanzar tasas de crecimiento positivas desde mediados del siglo XVIII, que fueron desde 1,5% al año en la segunda mitad del siglo, a más de 2% anual en la década anterior a la abolición de la esclavitud en el siglo XIX. Estas eran zonas que, o bien tuvieron importaciones sumamente moderadas de esclavos africanos durante un largo periodo, y en las cuales la proporción de los nacidos localmente con respecto a los que nacieran en el África alcanzó una posición dominante en fecha relativamente temprana (es el caso de las provincias brasileñas), o bien el crecimiento de la población esclava nativa fue tan rápido que la posterior y tardía inmigración masiva de africanos no pudo contener dicho crecimiento (la experiencia estadounidense). Parecería, en general, que en las zonas templadas los esclavos lograron alcanzar tasas positivas de crecimiento con mayor rapidez que los de las zonas tropicales.

Podemos ver los sesgos de edad y sexo de los esclavos de distinto origen en las pirámides de edad de los esclavos criollos y los de origen africano de tres regiones escogidas de América, en tiempos de la trata de esclavos. Examinando la población esclava de Jamaica en 1817, la pirámide de edad de los 219.174 esclavos criollos (gráfico 7.1) muestra una población premoderna normal, en lo que toca a la forma de la pirámide, desde la niñez más temprana hasta la ancianidad, y siendo el grupo más grande la cohorte de edad de 0 a 4 años. Esta fue una población con una tasa de crecimiento positiva. En cambio los 126.839 esclavos africanos que en ese entonces vivían en Jamaica eran fundamentalmente varones (120 de ellos por cada 100 mujeres) y mostraban una estructura de edad sumamente sesgada (gráfico 7.2), siendo el contingente más grande el de la categoría de edad de 35 a 39 años. Aunque sus hijos fueron incluidos en la población criolla y por ende no figuran acá, incluso la devolución de estos niños a la categoría africana no llevaría a una tasa de natalidad positiva. La

Gráfico 7.1

Pirámide de edades de los esclavos de Jamaica nacidos en el África en 1817

(Total=126.839)

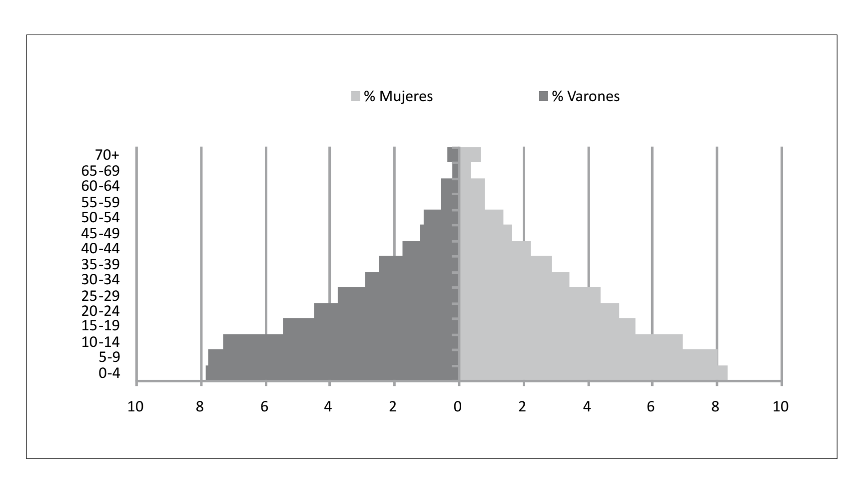


Fuente: Higman (1984), p. 464, cuadro S4.1.

Gráfico 7.2

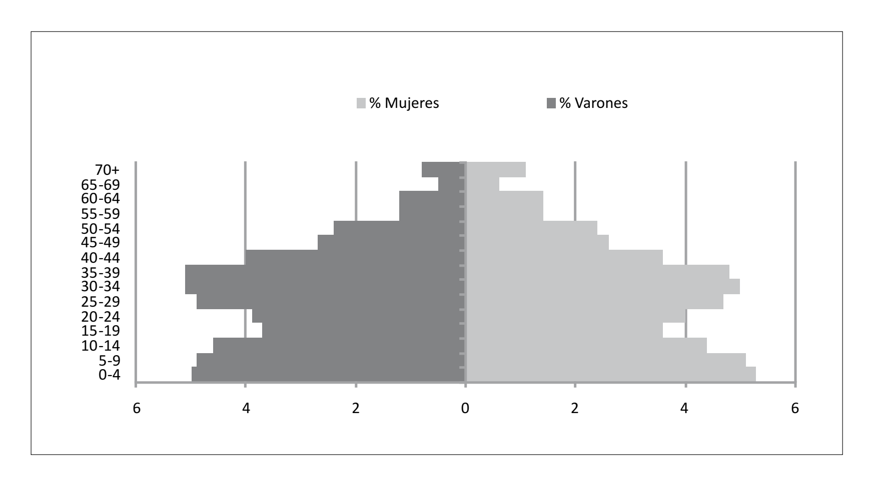
Pirámide de edades de los esclavos criollos en Jamaica en 1817

(Total=219.174)



Fuente: Higman (1984), p. 464, cuadro S4.1.

Gráfico 7.3
Pirámide de edad de todos los esclavos en Jamaica en 1817 (Total=346.013)



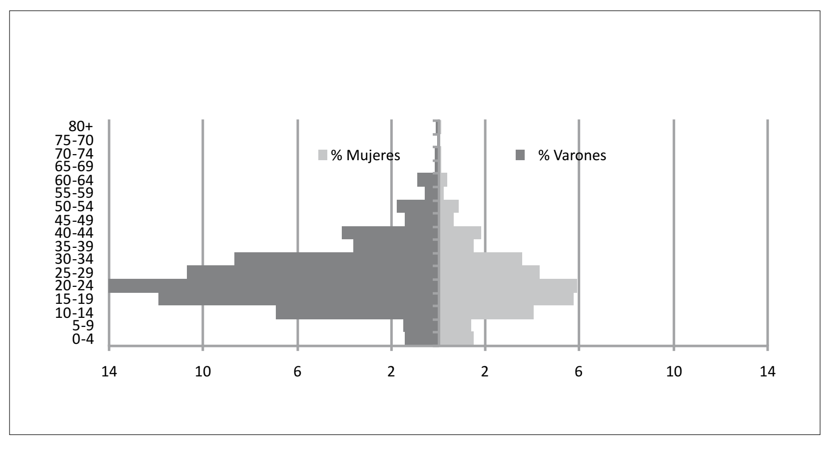
Fuente: Higman (1984), p. 464, cuadro S4.1.

combinación de estos dos grupos en la población esclava total (véase gráfico 7.3) muestra la influencia negativa que los africanos tenían sobre las tasas globales de reproducción.

Un patrón similar surgió en la provincia sudoriental de São Paulo a finales de la década de 1820. Esta era la zona del Brasil que se expandía con mayor rapidez, donde la producción de azúcar, y sobre todo de café, absorbía un número cada vez mayor de esclavos africanos. Mientras que en Jamaica, en 1817, los nacidos en el África comprendían el 37% de toda su población esclava residente, en São Paulo llegaba a un extraordinario 57% de todos los esclavos residentes, cuya edad y origen conocemos hasta finales de la década de 1820. Aquí también podemos ver el mismo patrón, similar al que mostraban los esclavos de Jamaica, en forma más pronunciada. Los esclavos nacidos en el África eran sobre todo varones, hasta el punto en que había dos de ellos por cada mujer, con una proporción entre los sexos de 215 hombres por cada 100 mujeres. La población esclava de origen africano, asimismo, estaba concentrada principalmente en las cohortes

Gráfico 7.4

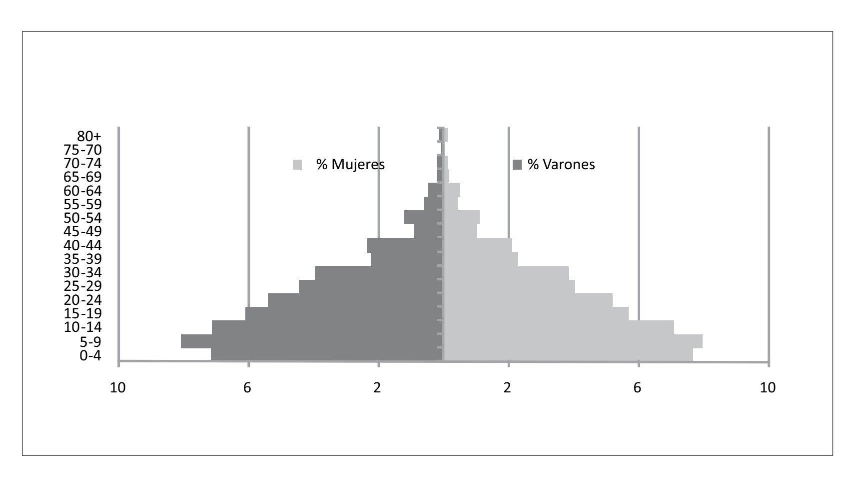
Pirámide de edades de los esclavos africanos en la provincia de São Paulo, 1829 (Total=29.989)



Fuente: Archivo del Estado de São Paulo. Mapas de población.

Gráfico 7.5

Pirámide de edades de los esclavos criollos en la provincia de Sâo Paulo, 1829 (Total=22.554)



Fuente: Archivo del Estado de São Paulo. Mapas de población.

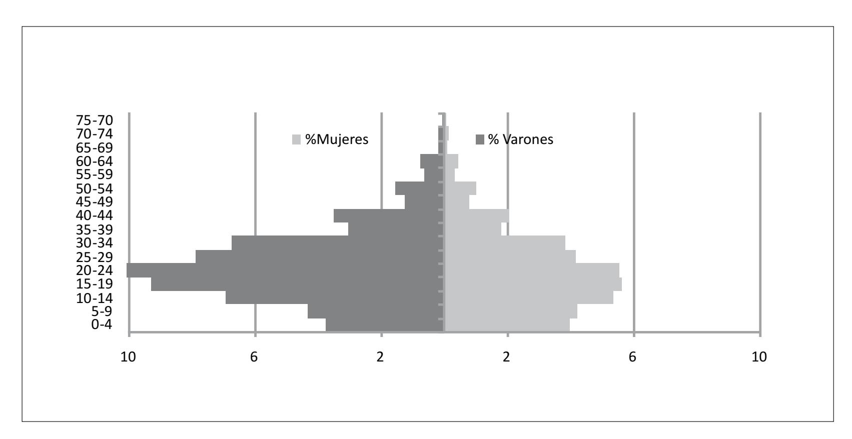
de la población en edad de trabajar (véase el gráfico 7.4). En cambio los criollos —los esclavos nacidos en América— tenían una clásica estructura de la edad premoderna, donde los niños conformaban el grupo más grande (véase el gráfico 7.5). A su vez, cuando se combinó a africanos y criollos, la población esclava de São Paulo mostró una mayor incidencia de varones y un sesgo hacia los adultos en edad de trabajar, así como una baja proporción de niños, todo lo cual sugiere una población que estaba experimentando tasas de crecimiento natural negativas (véase el gráfico 7.6).

Podemos contrastar estas dos regiones con la población esclava de EE. UU. a mediados del siglo XIX (gráfico 7.7). Esta era una población abrumadoramente criolla, habiendo llegado a su fin el pequeño tráfico de esclavos a Norteamérica en 1808. Era también una población esclava con una tasa positiva de crecimiento natural, que se incrementó en más de 2% al año en este periodo. Los datos son para la década anterior a la abolición de la esclavitud, el primer censo que brindó un desglose por edad razonable sobre esta población esclava.

Una vez que la migración africana dejó de influir sobre las divisiones de edad y sexo de las poblaciones residentes, las poblaciones esclavas pudieron comenzar a expandirse gracias al crecimiento natural. Esto podía darse, claro está, siempre y cuando no hubiese una fuerte emigración debido a la manumisión. El caso brasileño es un ejemplo en este sentido, de cómo las tasas de crecimiento positivas de las principales poblaciones regionales de esclavos podían ser borradas por unas tasas sumamente altas de manumisión, lo que hacía que el crecimiento positivo fuera absorbido por la población de color libre.

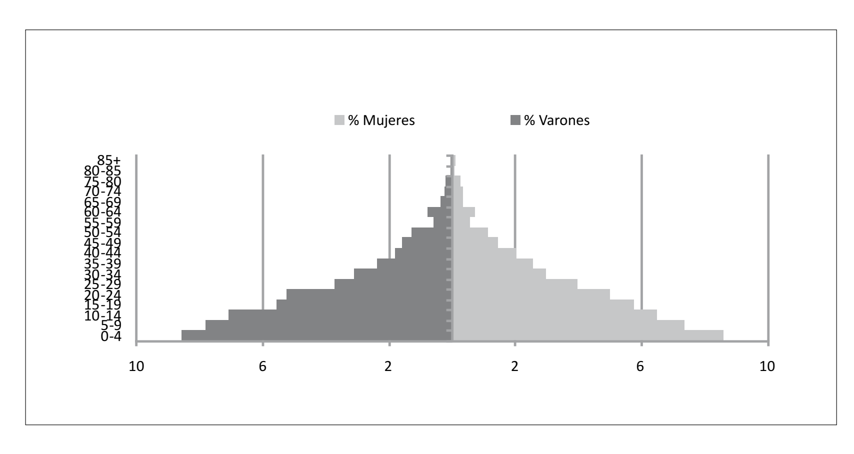
Este consistente crecimiento negativo de la primera generación de esclavos africanos explica la creciente intensidad del tráfico de esclavos a América en los siglos XVIII y XIX. La necesidad de trabajadores crecía a medida que la demanda de productos americanos subía en los mercados europeos gracias al consumo, cada vez más popular, del tabaco, algodón, café y sobre todo del azúcar, la cual solo podía cubrirse trayendo más africanos. Aunque alrededor de 2.200.000 de esclavos habían sido despachados antes de 1700, fue en el siglo XVIII y la primera mitad del XIX que se transportaron a América las cuatro quintas partes de todos los esclavos que cruzaron el Atlántico.

Gráfico 7.6
Pirámide de edades de todos los esclavos de la provincia de São Paulo, 1829/1831 (Total=75.072)



Fuente: Archivo del Estado de São Paulo. Mapas de población.

Gráfico 7.7
Pirámide de edades de una muestra de esclavos de EE. UU., censo de 1850 (26.989)



Fuente: IPUMS USA Slave Sample 1850.

Pero el impacto del tráfico de esclavos sobre el crecimiento de la población americana no fue uniforme en todas las colonias o repúblicas. Estados Unidos sobresale como un caso relativamente único, puesto que su población esclava creció a tasas naturales positivas inusualmente altas desde mediados del siglo XVIII. Si bien el flujo originalmente pequeño de las exportaciones norteamericanas a los mercados europeos explica el volumen relativamente bajo de la inmigración de esclavos africanos y el dominio más temprano consiguiente de esclavos nacidos localmente en la fuerza laboral, la explosión final de la población únicamente puede explicarse con variables demográficas más complejas. La tasa de crecimiento de los esclavos en EE. UU. superó incluso la que alcanzaron otras sociedades esclavistas en el siglo XIX, que finalmente se toparon con una gran población esclava criolla.

Las pretensiones iniciales de los historiadores norteamericanos, de un mejor "trato" dado a los esclavos en EE. UU., fueron rechazadas por los historiadores de la demografía. Es evidente que el periodo de fertilidad potencial de las mujeres esclavas de toda América fue aproximadamente el mismo. Dado que la duración de la fertilidad (determinada por la edad de la menarquia y la menopausia) se relaciona directamente con las condiciones de salud, la provisión de alimento y la experiencia laboral, la inexistencia de una diferencia lleva al rechazo del argumento de un mejor tratamiento. Recientes investigaciones han sostenido que la diferencia primaria se explicaría con periodos de lactancia más breves, puesto que los esclavos de EE. UU. adoptaron el patrón noreuropeo de lactar a los niños solo durante un año, en tanto que los del resto del continente americano mantuvieron las prácticas africanas tradicionales de lactar durante dos años. Los aspectos anticonceptivos de la lactancia continua (sin usar ningún líquido alternativo) explican, a su vez, el intervalo más grande entre los niños esclavos fuera de EE. UU. Dicho intervalo da cuenta del número más alto de niños nacidos de esclavas fecundas en Norteamérica.

El argumento del trato diferencial se basa en el hecho de que todas las tablas de vida preparadas para los esclavos de la América decimonónica muestran que en los de EE. UU. vivían más tiempo que

sus contrapartes en el resto del continente. Por ejemplo, la expectativa de vida promedio de los esclavos varones llegó a caer a los veinte años en Brasil, y a los treinta años en Estados Unidos. Dejando de lado las altas tasas de mortandad infantil, las expectativas de vida comparables de los que alcanzaban los cinco años era de treinta años para los esclavos brasileños y de cuarenta años para los de EE. UU. Esto, a primera vista, parecería respaldar el argumento del "mejor tratamiento". Pero en realidad podemos encontrar estas mismas diferencias en los libertos y blancos de todas las sociedades americanas. En otras palabras, los brasileños blancos tenían una vida comparativamente más corta que los norteamericanos. De este modo, las diferencias generales en las condiciones globales de salud explican las diferencias comparativas en la expectativa de vida, no así algún trato especial dado a los esclavos.

Para los contemporáneos, el crecimiento negativo de la población esclava residente parecía deberse a una mortandad elevada. Surgió así un mito popular de una alta mortandad debida a la "adaptación" o aclimatación de los esclavos a los climas locales, entornos de enfermedades y nuevos regímenes laborales. Si bien no existe ninguna cifra exacta para estas muertes en el primer o segundo año, en ocasiones se ha estimado que el 25% de los africanos fallecía durante sus primeros dieciocho meses en América. Pero incluso, de ser cierta esta cifra, la expectativa de vida promedio de los esclavos sigue siendo bastante alta. Ningún esclavo americano, de cualquiera de las sociedades esclavistas, experimentó los llamados "siete años de vida promedio", a que la bibliografía contemporánea de los siglos XVIII y XIX constantemente aludía. Este mito de una fuerza laboral de corta vida se relacionaba con la realidad observada de la caída de la población esclava, bajo el impacto de la fuerte inmigración de esclavos africanos. Los observadores no advirtieron el desequilibrio de edad y sexo de estos africanos como un factor causal del crecimiento demográfico negativo de la población laboral esclava. Más bien, consideraron que esta caída se relacionaba con una mortandad muy alta y una baja expectativa de vida. Pero todos los estudios recientes sugieren tanto una tasa positiva de crecimiento de la población entre los esclavos nacidos localmente como una expectativa de vida en

todas las sociedades americanas muy por encima de los supuestos siete años promedio de vida laboral.

Un estudio de los esclavos africanos llevados a Cuba sugiere que incluso con un cronograma de mortandad muy alta (que incluía un 10% de mortandad de "aclimatación" el primer año), un africano recién llegado de veinte años de edad tendría aun así una expectativa de vida de otros veinte años más. Además, con cada año de residencia en la isla, la expectativa de vida de los africanos se aproximaba a la de los esclavos nacidos localmente, igualando finalmente su expectativa de vida. De este modo, la tasa de supervivencia de "siete años" que podemos encontrar tanto en los documentos contemporáneos como en los textos históricos estándares, es un mito. Como mínimo, al menos la mitad de los esclavos que arribaban —un 80% de los cuales ya había superado los años de alta mortandad de infantes y niños— podía esperar llegar a mediados de los 40 o 50 años de edad, completando así su periodo de vida en América.

Los esclavos arribados al Nuevo Mundo eran mayormente analfabetos, hablaban una multitud de lenguas distintas y a menudo tenían pocos lazos comunes entre ellos. Aunque recientemente se ha sostenido que los africanos occidentales tenían más rasgos lingüísticos y culturales en común de lo que antes se pensaba, y que la trata misma no fue tan divisiva en la ruptura de lazos culturales como lo sugirieran estudios anteriores, con todo, ella no fomentó una transferencia coherente al Nuevo Mundo, ya fuera de lenguas o de rasgos culturales. Además, esta escuela revisionista acepta en general la idea de que la venta final en América sí quebró sistemáticamente a grupos culturales africanos similares. Incluso en aquellos casos en los cuales los plantadores no dividían sus esclavos según sus antecedentes lingüísticos o culturales, las simples demandas del mercado harían que africanos de regiones sumamente distintas se encontraran en cualquier plantación dada, hasta en el entorno que más respaldo prestase. Si bien es cierto que en América muchos africanos podrían haber continuado hablando sus lenguas nativas con miembros de sus "naciones", y haber contraído matrimonio en (y conservado amigos dentro de) estos grupos, en última instancia se vieron forzados a adoptar la lengua de la clase de los amos para sobrevivir en sus comunidades

de esclavos, puesto que esta era la única lengua franca que podía unirlos a todos ellos. A comienzos del siglo XIX, los avisos de africanos mostraban su fluidez en el portugués como un rasgo común aun en la población esclava africana de la ciudad de Río de Janeiro, incluso después de apenas unos cuantos meses en la ciudad. Esto era particularmente evidente entre los niños africanos que arribaban, los cuales adoptaron rápidamente el idioma, aun cuando los mayores seguían siendo bilingües, en portugués y en su lengua nativa. Hasta en aquellas áreas en donde un grupo étnico podía predominar, como las plantaciones de Jamaica, la práctica de usar los nombres akanos (del golfo de Guinea) de los días para los niños esclavos era una norma cultural de un grupo anterior de migrantes, y ella pasó a ser algo común para la mayoría de los esclavos, los cuales provenían sobre todo de Angola.

Pero por mucho que los jóvenes africanos lucharan por conservar su lengua y su cultura nativas, ellos fueron incorporados lentamente a una cultura afroamericana más grande, en la cual sus orígenes solo ayudaban parcialmente a definir las normas y patrones culturales de comportamiento. Es más, su color y estatus especial en estas sociedades del Nuevo Mundo les fueron ligando lentamente y les forjaron una comunidad y una cultura americanas más coherentes, dentro de las cuales muchos de sus rasgos originales más distintivos se perdieron o quedaron amalgamados. La cultura que ellos y los esclavos criollos crearon derivó de fuentes africanas, americanas y europeas, y fue compartida en parte por la élite blanca que les mantenía en cautiverio. Este resultado es el único que se podía esperar, dada la multiplicidad de antecedentes, a menudo conflictivos, de donde estos esclavos provenían, y el poder que los blancos tenían sobre su vida. Los plantadores intentaron mezclar esclavos de tantas culturas africanas como fuera posible —algo que siempre quedaba limitado por los constreñimientos de la trata atlántica de esclavos a su región—, tanto para dividirles políticamente como para obligarles a tener que tratar entre ellos en la lengua común de los blancos. No importaba cuán común se hiciera el *patois* o el *creole* como lengua de los esclavos, ellas seguían sin ser inteligibles para los amos blancos.

Esto no significa que la cultura amalgamada que emergió no haya contado con elementos africanos en ella, o que no haya asumido su propia vitalidad. Simplemente quiere decir que la cultura tuvo que efectuar selecciones adaptativas de aquellos rasgos africanos más idóneos para la supervivencia en la cultura dominante de la clase blanca de los amos, y de los que mejor encajaban con los nuevos papeles económicos, sociales y políticos de los afroamericanos. Por ejemplo, en contraste con los arreglos africanos acostumbrados, en el Nuevo Mundo la mayoría de los varones del África se dedicó al trabajo agrícola a tiempo completo, y renunció a la caza y la guerra. Tampoco hubo alguna asociación masculina especial u otra forma de alojamiento que podría haber existido en el África. En las grandes plantaciones, los africanos vivían, ya en barracas de un tipo u otro si eran solteros, ya en barracas o chozas de unidades familiares, comunes al modelo europeo occidental.

En cuanto a sus creencias religiosas, en América los africanos carecían de aparato estatal o clases políticas, y su organización en clanes quedó destruida. De este modo sus creencias asociadas a estas actividades fueron abandonadas por los que llegaron a América. Lo que frecuentemente se conservaba eran creencias y deidades relacionadas con la salud y las experiencias cotidianas, y actitudes generalizadas de la relación existente entre la persona y el cosmos. Estas, a su vez, podían influir sobre dichas actitudes entre los esclavos criollos, y pasar a formar parte de un sistema de creencias generalizado que incluía al cristianismo formal, así como a creencias de distintos sistemas religiosos africanos, a menudo mezcladas entre sí. Dada la heterogeneidad de los orígenes africanos, la existencia de un gran número de esclavos nacidos en América, y el desequilibrio total de poder entre los esclavos y las personas libres, resultaba inevitable que muchos elementos de las culturas afroamericanas emergentes se vieran influidos por las creencias europeas. Las variantes del cristianismo europeo pasaron a ser la religión dominante, no obstante quedar sincretizadas con importantes elementos de las creencias y deidades africanas. A las poblaciones esclavas se les impuso una jerarquía de estatus en función de las ocupaciones e incluso al color de la piel, aun cuando las divisiones internas de los esclavos a menudo no replicaban

los estándares blancos. Incluso en su adaptación última de las prácticas agrícolas campesinas, los africanos y sus descendientes a menudo adoptaron herramientas, tecnologías y formas de vida europeas. En muchos de sus hábitos de trabajo, amistades, creencias sobre el orden del mundo, y en especial en el lenguaje en que llegaron a expresarse entre ellos, los esclavos de América se vieron forzados a adoptar la cultura dominante de la clase de los amos.

Pero hubo normas de comportamiento y creencias que a la vez fueron singulares a los esclavos, y que les ayudaron a fortalecer una versión alternativa de dicha cultura dominante. Algunas las trajeron consigo del África, en tanto que otras fueron creadas para hacer que su vida fuera más significativa en el contexto de la esclavitud, y otras más fueron deliberadamente opositoras a la cultura que justificaba y racionalizaba su esclavitud. Desentrañar todos estos hilos no es tarea fácil, y se hace más difícil con los limitados conocimientos con que contamos sobre las culturas africanas contemporáneas, y en general sobre las culturas libres de clase baja en América, en tiempos de la esclavitud.

Ciertos rasgos de esta cultura esclava fueron comunes a todas las sociedades esclavistas de América, en tanto que otros fueron desarrollos más especializados del contexto latinoamericano. Ahora, en general, se acepta que unos poderosos movimientos de prácticas religiosas proscritas se desarrollaron en Cuba, Haití y Brasil durante los periodos esclavistas, los cuales se vieron fuertemente influidos por un arreglo sincrético de las deidades religiosas africanas. Estos movimientos salieron a la luz en estos países católicos en el periodo posterior a la abolición, pero jamás surgieron en forma significativa en las sociedades protestantes. Estas religiones, esencialmente no cristianas, fueron de los rasgos más significativos que distinguieron a las culturas afroamericanas latinas de las demás. Muchos de estos cultos y religiones afroamericanos a menudo también eran, a su vez, un sincretismo de varias fuentes africanas distintas. Esto, claro está, era inevitable, dados los intentos efectuados por los amos para mantener separados a los grupos africanos, o el hecho de que estas prácticas arraigaron con el primer grupo de africanos al cual todos los grupos restantes tuvieron que adaptarse.

También sobrevivieron debido a que la estructura formalizada del catolicismo permitía el surgimiento de una práctica dual, una popular y otra de élite, dentro de los confines de un cristianismo formal. Las creencias populares ya formaban parte del catolicismo español, portugués e incluso francés. Por ende, frecuentemente resultaba difícil que la clase dominante percibiera los cultos africanos, puesto que se hallaban enmascarados por prácticas populares que incluían un énfasis especial en santos particulares, y su respaldo y adoración ritualizados. Cuando la élite advertía dicho sincretismo era tan inflexible en la extirpación de esta "idolatría" como los clérigos protestantes. Pero la supervivencia de estos cultos y religiones después de la emancipación sugiere que los africanos y sus seguidores fueron exitosos en sus esfuerzos por esconder sus creencias más radicales bajo un manto cristiano.

Los más importantes de estos cultos en la era de la esclavitud fueron el candomblé, el vudú y la santería. Cada uno de ellos tomó diversos aspectos por toda Latinoamérica, aunque al final solo uno predominaría en cada área dada. Cuál sería, a menudo dependía más de la historia de la aculturación local que del peso de los números. De este modo, un pequeño grupo inicial a menudo establecía los cultos básicos, que las posteriores migraciones masivas de áreas totalmente distintas del África adoptaron en su nuevo entorno. Incluso allí donde hubo muchos candomblés nacionales, como Bahía, por ejemplo, la variante nago (yoruba) brindó la base de la teología, el ritual y las actividades festivas de todas las demás variantes, incluso aquellas que recibieron su nombre de tribus o naciones dahomeyanas, angoleñas y congolesas. En Saint Domingue, donde grupos de todas partes del África fundaron muchos cultos (o misterios), el ritual religioso dahomeyano de los pueblos fon eventualmente dominó las prácticas y las creencias vudúes. La cultura fanti-asanti predominó entre los cimarrones (*bush negroes*) de Surinam y Cayena, aun cuando muchos pueblos bantúes estuvieron bien representados entre estos esclavos fugados. De este modo se produjo un proceso de aculturación entre los mismos esclavos, incluso en términos de los cultos y prácticas africanos proscritos.

Este proceso de sincretismo y aculturación entre las religiones africanas ayuda a explicar, a su vez, por qué razón estos cultos

encontraron relativamente fácil aceptar e integrar partes de las creencias y prácticas religiosas cristianas en las actividades cultuales locales. Esta integración inicialmente fue puramente funcional, brindando así una cobertura de legitimidad a religiones que eran severamente proscritas por los amos blancos. Pero después de unas cuantas generaciones, un sincretismo real pasó a formar parte de la dualidad de creencias de los mismos esclavos, que pronto encontraron que era imposible adoptar ambos sistemas religiosos. En las sociedades protestantes esto involucró la aceptación selectiva de partes de la religión ortodoxa. Por ejemplo, el énfasis puesto en Moisés y en la liberación de los israelitas de la esclavitud egipcia, fueron creencias que encajaban con las necesidades y las aspiraciones de los negros, del mismo modo que las experiencias de conversión evangélica podían ser adaptadas a los ritos africanos. En las sociedades católicas, el dogma de la Iglesia de élite no se vio afectado, pero una rica tradición de catolicismo local, con sus santos y cultos locales, brindó un buen medio para el sincretismo de las deidades africanas. Además, la elaborada estructura de las cofradías y las festividades de los santos comunales locales fueron extendidas a los esclavos y a la gente de color libre por las autoridades blancas, dado su deseo de integrar y controlar las creencias de los esclavos. También esperaban que estas asociaciones, muchas de las cuales estuvieron inicialmente basadas en los orígenes tribales africanos, garantizaran las divisiones internas entre los esclavos, e impedirían que surgiera una identidad racial o de clase coherente. Aunque tuvieron un éxito moderado en este objetivo, dichas asociaciones y actividades festivas locales resultaron ser de vital importancia, tanto en la legitimación como en la propagación de las prácticas religiosas africanas, y en dar a negros y mulatos importantes organizaciones comunales.

Además de las creencias y prácticas religiosas formales, hubo también toda una gama de elementos culturales que definían a las comunidades esclavas de América. La creación de un sistema de creencias que brindara al esclavo un sentido de identidad, de comunidad y de su lugar en el orden cosmológico mayor era fundamental para la supervivencia y la adaptación de los esclavos africanos que arribaban, los cuales debían aculturarse al Nuevo Mundo en el cual se

encontraban. El crecimiento de dicho sistema sería una tarea difícil y dura, dado el hecho de que los africanos tenían múltiples creencias, y se vieron forzados a aceptar gran parte de un sistema cultural que le era ajeno a la mayoría de los sistemas conocidos en el África. Una de las primeras prácticas surgió, más allá del ámbito familiar, en aquellas áreas que ligaban a la comunidad. Los conflictos interpersonales entre los esclavos en torno a los recursos eran inevitables, al igual que en cualquier aldea campesina. A veces esto involucraba huertas, efectos personales, conflictos por posibles cónyuges, fidelidad sexual, o simplemente se trataba de choques de personalidad. Esto, más los problemas comunes de la curación y la adivinación, llevó al surgimiento de especialistas a medio tiempo en la brujería y el curanderismo. Era inevitable que la influencia africana predominara, dada la importancia que estos oficios tenían en el África, así como la inexistencia de un papel tan claramente definido dentro de la sociedad blanca. Usualmente eran hombres y mujeres africanos, ancianos y solteros quienes suministraban la magia blanca o negra que era una parte insustituible de toda estructura comunal. Tales personas preparaban las hierbas para curar e influir con estados emocionales o físicos deseados en personas dadas. También permitían recurrir a un sistema tosco de justicia, el cual garantizaba un límite a la cantidad de violencia personal que la comunidad podía soportar en estas luchas por los recursos. Los adultos agraviados que no podían enfrentar directamente a sus contrincantes a menudo recurrían a la brujería para hacerles daño. Este uso de la brujería, y el conocimiento de su efectividad, mantenía los conflictos dentro de niveles aceptables, en una comunidad que no tenía sus propios poderes de policía o algún tipo de autogobierno comunal.

Aunque estas creencias y usos de la brujería eran mayormente de origen africano, ellas no se desarrollaron a partir de una sola fuente, o de un conjunto elaborado de rituales conocidos. Ellas tendían, más bien, a ser una mezcla *ad hoc* conformada por muchas corrientes distintas de creencias africanas. Ello era de esperar en una sociedad en la cual semejante conocimiento no estaba disponible, en la forma altamente coherente y estructurada en la cual estos especialistas lo habían desarrollado en el África. En las habitaciones de los esclavos

no había una clase sacerdotal, pues ella quedó destruida con la emigración. En semejante desarrollo *ad hoc* de mezcla de creencias no era casual que muchas influencias americanas también estuvieran presentes, en particular en aquellas zonas en donde había acceso al conocimiento de las poblaciones amerindias y mestizas locales, como en el Brasil y en las colonias sudamericanas continentales. Estos especialistas a medio tiempo fueron perdiendo importancia gradualmente en la mayoría de las sociedades esclavistas, a medida que el elemento africano se iba extinguiendo dentro de dicha población.

Aunque un sistema de creencias resultaba fundamental para la definición de una sociedad esclava afroamericana, estuviera influida ya fuera por las normas africanas o las europeas, la influencia primordial sobre esta sociedad eran el trabajo y el estatus legal. A pesar de que los blancos consideraban que todos los esclavos eran iguales ante la ley, los diferenciales de precio pagados por los esclavos calificados, en oposición a los peones de campo, sugieren claramente que reconocían importantes variaciones en las aptitudes, habilidades y otros rasgos individuales. Si bien podría asumirse que los africanos se encontrarían en desventaja en el acceso a tales capacidades, sorprende encontrarles tan bien representados en todas las técnicas formales europeas enseñadas a los esclavos. Parecería que en todas las sociedades esclavistas para las cuales contamos con estadísticas sobre su origen, los africanos estaban representados en las ocupaciones calificadas en un número igual a su proporción en la población global. Ellos eran carpinteros, albañiles, herreros e incluso artistas en proporción igual a su número, al igual que los esclavos criollos. Ellos estaban bien distribuidos entre el campo y la ciudad. De este modo había poco sesgo en contra de los africanos, en lo que a la clase propietaria blanca concierne, en cuanto a su acceso a lo que los blancos percibían como mejores condiciones laborales y de vida.

Respecto a los mismos esclavos, su percepción de qué constituía el estatus a menudo difería de la que tenía la clase propietaria. Los puestos con control sobre los recursos u otras personas, no necesariamente eran aquellos que garantizaban un estatus más alto dentro de la comunidad de esclavos, o incluso el que reconocían los diferenciales de precio dados por los blancos. En contraste, la autonomía estaba

claramente relacionada con la independencia del control y la supervisión de los blancos, fuera cual fuere el trabajo, del mismo modo que el conocimiento podía ser tanto de la cultura africana del pasado, como de la blanca del presente. El trabajo dominaba la vida de los esclavos más que a otros en la sociedad, y las cuestiones de autonomía o dependencia laboral eran de crucial importancia para ellos. Una supervisión de lo más estricta era lo que tocaba en suerte a la mayoría de los esclavos, pero un número sorprendente de ellos tenía un control relativo de su tiempo. En una típica plantación azucarera o cafetalera, el trabajo en cuadrillas solo involucraba a la mitad de los esclavos. Aproximadamente otra tercera parte eran artesanos, o tenían ocupaciones que les liberaban de la supervisión directa de los blancos o de los capataces. En la mitad de las poblaciones rurales de esclavos que no se hallaban en las plantaciones, había una distribución equitativa de las ocupaciones bajo una estrecha supervisión en las granjas familiares, así como familias relativamente independientes que labraban la tierra por cuenta propia, o artesanos o arrieros calificados que podían escapar al control directo de los blancos. En los entornos urbanos, los sirvientes comprendían una gran parte de la fuerza laboral, y estos establecían un contacto más estrecho con los blancos, con lo cual eran los que se hallaban bajo una supervisión más detenida. Pero quienes trabajaban ofreciendo su trabajo (los *esclavos de ganho*) o como artesanos independientes, tendían a tener más tiempo para sí mismos fuera del entorno laboral normalmente controlado.

El control sobre su tiempo y trabajo permitía a una minoría de esclavos alcanzar un desarrollo más pleno de sus talentos y habilidades. Esta era una situación altamente deseable cuando no cabía la libertad total, y los esclavos que tenían estas ocupaciones gozaban de un estatus más alto entre su comunidad si no entre los blancos. Aquí se vuelve a ver la contradicción dentro de las comunidades de esclavos. No era en modo alguno casual que muchos de los dirigentes de las rebeliones de esclavos y de otros movimientos políticos y sociales provinieran de estos esclavos más autónomos. Resulta interesante que algunos de dichos empleos eran muy bien vistos por los blancos, lo que se reflejaba en su precio potencial, en tanto que otros no lo eran. Los observadores de las ocupaciones de los esclavos anotaron

que estas actividades generaban una independencia que no se hallaba entre los peones del campo, o incluso entre los esclavos domésticos. Por ejemplo, en las plantaciones de café del Saint Domingue del siglo XVIII, así como en las del Brasil de mediados del siglo XIX, los arrieros que llevaban la cosecha al mercado eran considerados un grupo particularmente vivaz, y se los asumía como los "reyes" de la fuerza esclava, que es como la bibliografía francesa les definía.

El conocimiento era también un elemento importante que otorgaba estatus en la comunidad esclava. Este podría ser ya la capacidad de escribir y leer la lengua local europea, o incluso el árabe y un conocimiento del Corán, obtenido a través de la lectura, ya una comprensión de la dinámica de la clase de los amos y de las realidades socioeconómicas del mundo libre. Estos conocimientos estarían asociados a menudo con ocupaciones calificadas —las que tenían autonomía—, o con el servicio doméstico, lo que conllevaba un contacto constante con la clase de los amos y otros grupos que no eran esclavos. También era más frecuente encontrarlos en entornos urbanos, y podía descubrírseles, incluso, al nivel más bajo de la escalera de las capacidades ocupacionales. Pero el conocimiento de los usos y costumbres africanas, o hasta —en algunos raros casos— el estatus nobiliario o de élite transferido directamente desde el África, le otorgó a algunos esclavos cierto peso en su comunidad, en contraste con su estatus oficial. Así, en uno de los ejemplos más extremos, el líder de una de las rebeliones de esclavos de Bahía en la década de 1830 era un noble africano, que en el Brasil ocupaba el estrato más bajo de trabajador no calificado. Lo mismo sucedía con muchos de los africanos de ambos sexos que eran especialistas religiosos, en curaciones y brujería a medio tiempo, la mayoría de los cuales tenía un estatus dentro de la comunidad que pasaba del todo inadvertido para los amos.

Para sorpresa de la mayoría de los investigadores, los africanos no solo figuraron en las filas de las ocupaciones calificadas de los esclavos americanos, sino también entre la población libre de color de todas las sociedades de América, en un número aproximadamente proporcional al que tenían dentro de la sociedad esclava. En algunos casos ellos, en efecto, superaban su participación en la población total. Así, un estudio importante de los esclavos de Lima encontró

que en 1650, 87 de los 121 esclavos altamente calificados de la ciudad eran de origen africano, en comparación con apenas poco más de un cuarto que había nacido en las colonias americanas. Y no fue el único caso. En el Brasil de comienzos del siglo XIX, ya era posible encontrar africanos como propietarios libres de tierras, los que a su vez poseían esclavos. En 1831, en el nuevo distrito agrícola en vías de desarrollo de Campanha, en Minas Gerais, que por entonces contaba con 407 africanos residentes libres (junto con 4618 africanos esclavizados), unos 16 eran jefes de unidades domésticas que poseían esclavos, y otros 117 encabezaban unidades domésticas sin ellos. En cada caso, los esclavos representaban una proporción mucho más alta dentro de su clase libre que los criollos libertos. En 1831, la misma proporción se daba en el viejo poblado minero de Sabará, también en Minas Gerais, que contaba con un total de 292 africanos libres (y 3769 esclavos africanos). Los 4 africanos que encabezaban unidades domésticas con esclavos, y los 66 que dirigían unidades domésticas libres representaban, ambos, una proporción más alta en estas categorías que los criollos libres. Según las cifras lo sugieren, los africanos no eran el grupo más grande dentro de los libres de color, y aunque la libertad no era la norma entre ellos (8% y 7%, respectivamente, de la clase total de africanos), una vez que la alcanzaban les iba bien.

También les fue bien incluso en el proceso de emancipación. Si bien apenas 109 de los 3408 africanos del pueblo de São José d'El Rey, en Minas, fueron manumitidos en el año 1795, ellos representaban alrededor del 17% de la población libre de color liberada en vida, y 17 de ellos poseían esclavos. Además, eran también africanos 29 de los 55 esclavos listados como *cuartados*, o en vías de comprarse a sí mismos de sus amos. Pero, en promedio, eran de más edad que los esclavos emancipados criollos, como era de esperar dada su incorporación inicial en la sociedad americana, y dada su edad a su arribo. A diferencia de los esclavos criollos, estos africanos rara vez eran liberados en su juventud, y, en realidad, el 91% de ellos tenía 41 años o más antes de obtener su libertad, en comparación con apenas el 46% de los criollos en esta categoría.

A los africanos les iba mejor en las áreas urbanas. De los 950 esclavos manumitidos en la ciudad de Salvador de Bahía entre 1684

y 1745, 292 africanos venían a ser casi la tercera parte de todas las personas liberadas. Los mismos patrones de edad eran, también evidentes aquí. Mientras que el 82% de los esclavos criollos había sido liberado antes de los catorce años, apenas el 4% de los africanos cuya edad conocemos caía en esta categoría. Y esto tampoco fue en modo alguno distinto en el siglo XIX. El 48% de unas 657 manumisiones registradas en esta misma ciudad entre 1813 y 1853 fueron de africanos. Otras ciudades y periodos tuvieron situaciones similares. El 42% de 1319 esclavos liberados en la ciudad de Río de Janeiro entre 1807 y 1831 fueron africanos. En todos estos casos, la proporción de los africanos que obtuvieron su libertad fue aproximadamente la misma que su importancia relativa en la población esclava residente, o incluso mayor. De este modo, a pesar de todos los impedimentos de lengua y cultura, los africanos fueron capaces de alcanzar un lugar sólido en el mercado laboral de las repúblicas americanas con relativa rapidez, e incluso de alcanzar tasas de manumisión a la par con las de los esclavos criollos. Era más probable que ellos compraran su libertad que estos últimos, y cuando la obtenían eran consistentemente más viejos.

Que los europeos llevaron millones de africanos a América contra su voluntad es algo innegable, además de ser el hecho fundamental del tráfico de esclavos. Y tampoco se les llevó para que mejoraran su suerte. Por el contrario, los africanos perdieron sus tierras, sus familias, sus ahorros y su libertad cuando se les forzó a cruzar el Atlántico. Los europeos tampoco les recompensaron por haber creado la inmensa riqueza que ayudaron a construir América, y que enriqueció tan solo a sus amos. Pero a pesar de todo, los resistentes inmigrantes africanos lograron forjar su propia cultura y crear una clase trabajadora, la cual luchó para labrarse una vida viable para sí misma en América, incluso con los recursos más limitados posibles para crear dicha vida. Así, el resultado inesperado del tráfico atlántico de esclavos fue la creación de una población afroamericana de clase trabajadora, viable y vibrante, la cual iría surgiendo gradualmente como un elemento vital en casi todas las sociedades importantes del continente americano.

8

El fin del tráfico de esclavos

Si el tráfico de esclavos era rentable, y a los africanos se les dio un uso productivo en el continente americano, ¿entonces por qué razón los europeos comenzaron a cuestionarlo a finales del siglo XVIII y a poner fin, sistemáticamente, a la participación de toda metrópoli europea y colonia o república americana en él durante el siglo XIX? Hoy, la mayoría de los economistas parece coincidir en que la organización del trabajo esclavo en las plantaciones americanas garantizaba que este sistema laboral sería rentable tanto para los plantadores como para los propietarios de esclavos. Es más, el precio de los bienes americanos producidos por ellos cayó entre finales del siglo XVIII y comienzos del XIX, con lo cual el consumo de dichos productos fue expandiéndose a un ritmo rápido. La demanda elástica del azúcar, el café y el algodón, los tres principales cultivos que los esclavos producían en América, rindió utilidades para la clase de los plantadores. Tampoco era posible encontrar algún trabajador libre que quisiera laborar bajo estos sistemas de plantación, excepción hecha de los chinos contratados o los campesinos a medio tiempo. Queda entonces la pregunta de por qué razón se abolió finalmente el tráfico, si era rentable e importante para la economía americana.

Ahora se piensa que la campaña en pos de la abolición del tráfico atlántico de esclavos, que se inició en el último cuarto del siglo XVIII,

fue el primer movimiento político pacífico y de masas en la historia inglesa que tuvo como base unos tipos modernos de propaganda política. La literatura temprana veía esta campaña como una cruzada moral, la cual se logró alcanzar a costa de las utilidades y del comercio. Una vez abolida la trata de esclavos en las colonias inglesas en 1808, los británicos intentaron, entonces, forzar a todos los restantes grandes países esclavistas europeos a que abandonaran sus tratas, y a que obligaran a los Estados y gobernantes africanos a que dejaran de exportar personas. Esta campaña fue considerada costosa en función del tráfico perdido, la alienación de los aliados tradicionales y los altos costes de un bloqueo naval.

La campaña en contra del tráfico de esclavos tuvo su origen en el cuestionamiento intelectual de la legitimidad de la esclavitud y de su trata, lo que se inició en el contexto del pensamiento ilustrado, en el siglo XVIII, y que en las décadas posteriores de este siglo pasó a ser una cruzada moral de un pequeño grupo de sectas protestantes. Ya antes había habido unos cuantos pensadores abolicionistas y personas que consideraban que el tráfico de esclavos era algo inmoral, pero estas eran voces aisladas que no tuvieron ningún impacto serio sobre la ideología europea. Pero en el tardío siglo XVIII, un autor tras otro comenzó a considerar que la esclavitud era algo antitético para con una economía de mercado moderna: o se le consideraba más bien como un desafío fundamental para el concepto novedoso de la igualdad de todos los hombres, o bien se sostenía que era algo fundamentalmente opuesto al cristianismo, sin importar qué hubiese decretado la Biblia.

Autores del temprano siglo XVIII, como Montesquieu y Francis Hutcheson, condenaron la institución, y les siguieron autores tan influyentes como Adam Smith y Rousseau. Junto con los debates filosóficos llegaron las críticas de los cuáqueros y los protestantes evangélicos, los cuales sumaron un componente religioso especial a las opiniones cada vez más negativas de la esclavitud, la africana en particular, y el tráfico de esclavos concomitante. Las revoluciones francesa y haitiana de 1789 y 1791 reforzaron más estas ideas nuevas y cuestionadoras. Por vez primera surgió, en el pensamiento de Europa occidental, un conjunto ampliamente difundido de creencias

según las cuales la esclavitud, y tanto más el tráfico de esclavos, era una institución moral, política y filosóficamente inaceptable para los europeos occidentales. Para finales de siglo ya no quedaba en Europa ningún defensor importante de la esclavitud, salvo sobre bases pragmáticas.

Aunque los orígenes filosóficos del movimiento antiesclavista están bastante claros, no es igual de fácil explicar el hecho que este se convirtiera en un movimiento significativo en Inglaterra en la década de 1790 y el primer decenio de la siguiente centuria. Aunque los estadistas y autores ingleses pintaban su campaña como una cruzada moral, fueron muchos los que criticaron sus motivos. Los cubanos, españoles y brasileños, el blanco de la mayoría de las críticas efectuadas por los abolicionistas británicos después de 1808, sostenían que la campaña decimonónica se vio motivada por el temor a la competencia, en particular después de la abolición británica de la esclavitud en 1834, cuando el azúcar pasó a ser cultivada con trabajadores asalariados en las Indias Occidentales británicas. Los latinos sostenían que estas campañas contrarias al tráfico esclavista estaban motivadas por el deseo de mantener fuera del mercado europeo a sus productos, los cuales habían sido producidos de modo más eficiente con los esclavos, subiendo sus costes laborales. Este argumento fue retomado por historiadores posteriores de la economía de las Indias Occidentales, los cuales sostuvieron que incluso el sistema de plantaciones esclavistas de las islas británicas, anterior a la emancipación, era ineficiente y se hallaba en serios problemas económicos. En el siglo XX, Eric Williams y otros de estos historiadores de las Indias Occidentales creían que las motivaciones económicas explicaban las fuentes de la campaña abolicionista británica en contra de los tratantes de esclavos extranjeros, puesto que ya desde finales del siglo XVIII las plantaciones de las Indias Occidentales británicas no podían competir con los plantadores franceses, españoles y brasileños.

En contraste con los argumentos que sostenían una decadencia económica, recientes investigaciones sostienen más bien que la economía de las Indias Occidentales británicas entre finales del siglo XVIII y comienzos del XIX era floreciente. Tanto las islas "viejas" como las "nuevas" fueron competitivas en los mercados inglés y europeo,

incluso después de la abolición del tráfico de esclavos, y lo que debilitó a las economías de las Indias Occidentales británicas fue solo el fin del tráfico de esclavos y, lo que es más importante, su emancipación. En efecto, las colonias de plantación más nuevas dentro del Caribe británico efectuaron avances significativos en el mercado mundial del azúcar no obstante los crecientes costes laborales, los cuales se vieron exacerbados por la negativa británica a permitir la trata negrera interna entre las colonias después de la abolición. Si la competencia y el temor debido a sus decadentes islas azucareras no fue lo que impulsó la campaña abolicionista británica, ¿fue entonces acaso solo una cruzada moral, como sostuvieran investigadores anteriores?

Aunque la abolición fue profundamente atractiva debido a su componente moral, y aunque fue claramente nociva para los intereses de los plantadores británicos, la moral de sus líderes, los llamados Santos, no tuvo como base una postura pro africana, o una fe en la igualdad inherente de los negros. En realidad, el racismo teñía, en ocasiones, algunas de las posturas de estos líderes. La campaña en contra del tráfico de esclavos se sustentaba, fundamentalmente, en la fe en el trabajo libre como uno de los sustentos más importantes de la sociedad moderna, esto es la institución que garantizaba el progreso de la humanidad y la superación de su pasado medieval. Dicha postura atraía no solo a quienes eran partidarios del libre comercio y el *laissez-faire*, sino también a los trabajadores que venían siendo integrados al mundo urbano y cada vez más industrial de la Inglaterra decimonónica. Para los trabajadores de Inglaterra que enfrentaban el impacto pleno de un sistema salarial y de la autodeterminación en una sociedad urbana moderna, la esclavitud se veía como algo antitético a todos los valores de una sociedad moderna, además de una amenaza fundamental a su propia seguridad, aun si se hallaba solamente en tierras lejanas. Aunque los argumentos formulados en contra de la trata de esclavos tal vez tuvieron un origen moral, también tenían como base los intereses de los trabajadores y capitalistas europeos, pero no se preocupaban en absoluto por los mismos esclavos. La institución y su tráfico podían ser inaceptables, pero la campaña inglesa, al menos, no fue librada a nombre de la igualdad para los negros.

De todos los componentes de la institución de la esclavitud africana, el tráfico atlántico de esclavos fue considerado inicialmente en su parte más despreciable como la más fácil de atacar. La crítica se inició en la década de 1750 entre los 90.000 cuáqueros de habla inglesa a ambos lados del Atlántico, los cuales comenzaron a forzar a sus miembros a que abandonaran tanto la posesión de esclavos como su participación en la trata. Esto había sido logrado como una política fundamental por los *American Friends*, ya en la década de 1770. Los cuáqueros ingleses les siguieron una década más tarde, y para el decenio de 1780 estaban exhortando a sus miembros a que desistiesen también de participar en el tráfico de esclavos. En 1787 ayudaron a iniciar la campaña nacional por la abolición de la trata negrera, que se extendió rápidamente más allá de los cuáqueros, a los metodistas y a un gran número de iglesias protestantes, tanto radicales como tradicionales. Entre 1787 y 1792 se fundaron unos populares clubes antiesclavitud, y se organizó una campaña masiva de peticiones que fueron presentadas al Parlamento. Esto llevó primero a las leyes de mejoramiento, que especificaban las condiciones en que se debía transportar a los esclavos. En 1788 el Parlamento aprobó la Ley Dolben, la cual estableció —para Inglaterra— los primeros límites a la forma de transportar los esclavos a bordo de los barcos negreros ingleses. Esta ley fue a su vez modificada aún más en 1799, otorgándose mayor espacio a cada esclavo en las naves inglesas.

Pero este fue solo el principio. Luego del fracaso de varios intentos de aprobar una prohibición definitiva del tráfico, los abolicionistas del Parlamento, liderados por William Wilberforce, alcanzaron unas restricciones parciales cerrando algunas partes de la trata. En 1805 el gobierno prohibió la importación de esclavos a los territorios recientemente adquiridos de la Guayana Británica y Trinidad. Luego, en mayo de 1806, se aprobó una ley que prohibía a los súbditos británicos participar en el tráfico de esclavos con colonias extranjeras. Por último, en marzo de 1807 llegó la abolición definitiva de la trata de esclavos británica, la cual debía terminar el primer día de 1808.

La siguiente gran campaña del movimiento contrario al tráfico de esclavos fue el paso obvio de intentar hacer que todas las demás naciones desistieran de participar en él. Este pasó a ser un tema

fundamental del movimiento abolicionista británico en la década de 1810, luego del fin de las guerras napoleónicas. En respuesta a una posible reapertura del tráfico francés, los abolicionistas ingleses organizaron otra campaña masiva de peticiones en 1814, la cual le envió al Parlamento, en un mes, más de 700 peticiones firmadas por casi un millón de personas, exigiendo la abolición universal. El gobierno británico negoció, bajo esta presión, un tratado con Portugal en enero de 1815, que prohibía de inmediato el tráfico de esclavos por encima del ecuador, y prometía iniciar la abolición progresiva del resto del tráfico con el Brasil. Esto, además de un tratado de 1810, que restringía la trata portuguesa a sus propias posesiones. En el Congreso de Viena de 1815, las principales potencias continentales acordaron abolir la trata, pero los Estados francés e ibero se rehusaron a sumarse. Francia se vio forzada a unirse al campo abolicionista después de Waterloo, en noviembre de 1815. Ello dejó solos a Portugal y España como activos tratantes de esclavos, e incluso el primero había abolido el comercio al norte del ecuador.

A partir de este periodo, la política extranjera británica seguida en relación con el Portugal y su colonia del Brasil, y de España y sus colonias americanas de Cuba y Puerto Rico, consistentemente fue de oponerse a la trata y exigir su abolición. Al mismo tiempo, el movimiento abolicionista finalmente se volcó en contra de la esclavitud en América. Y no solo contra la trata, y una serie de leyes que promovían la emancipación dentro de las islas británicas al fin emprendió su camino. Primero llegó una ley de registro de los esclavos en 1816; luego, en las décadas de 1820 y 1830, las campañas en pos de la emancipación total llevaron a la abolición formal de la esclavitud, y a la creación de un sistema de aprendizaje mediante el cual los ex esclavos debían trabajar para sus antiguos amos durante un lapso especificado. Esto, a su vez, llegó a su fin en 1838, con el abandono del aprendizaje y la liberación de toda obligación de los ex esclavos para con sus amos.

Habiendo librado tan exitosamente la campaña en contra del tráfico de esclavos británico y de la esclavitud misma dentro del imperio inglés, los más de mil comités antiesclavitud dentro de las islas británicas mantuvieron una presión constante sobre su gobierno

durante todo el siglo XIX, para poner fin a la trata negrera en todas las demás naciones. Esta campaña definió gran parte de la relación que Inglaterra tendría durante la primera mitad del siglo XIX con los dos Estados iberos, así como con el recién creado Imperio del Brasil cuando este se separó de Portugal en 1822. En dicha campaña, Brasil se mantuvo desafiante hasta el final, discrepando con las concesiones efectuadas por Portugal y exigiendo el mantenimiento del tráfico al sur del ecuador. Esta actitud, finalmente, provocó los ataques navales directos sobre los puertos brasileños en 1850. España, en cambio, intentó apaciguar las demandas británicas, al mismo tiempo que les daba largas lo más posible. Con la pérdida del grueso de su imperio americano en 1825, España quedó más dependiente de la creciente economía esclavista de plantación de Cuba, como fuente principal de fondos para sí misma y para sus comerciantes, y era renuente a dejar el tráfico de esclavos. Pudo así mantener un juego constante de duplicidad, lo cual le permitió sostener la trata hasta finales de la década de 1860.

Los portugueses resultaron ser los más sensibles a la presión británica, dada la estrecha dependencia de su país para con Gran Bretaña debido a los mercados protegidos de su vino de oporto, así como a su respaldo político en los asuntos continentales, lo que se remontaba hasta el siglo XVIII y a su lucha contra la invasión napoleónica. En julio de 1817 se firmó con Portugal un acuerdo con “derecho de inspección”, que permitía a las naves de guerra británicas detener e inspeccionar en alta mar a todo buque portugués sospechoso de transportar esclavos al norte del ecuador. Este fue el primero de estos tratados con “derecho de inspección”, y pasó a ser el modelo de otros más, firmados posteriormente. Con el éxito aparentemente asegurado, en 1817, los británicos, posteriormente, redactaron un tratado importante con España, que abolió de inmediato el tráfico al norte del ecuador, permitía que los británicos inspeccionaran las naves españolas y, por último, proclamó la abolición total del tráfico esclavista hispano en 1820.

Para imponer estos tratados, Gran Bretaña creó un escuadrón naval africano autónomo en noviembre de 1819, el cual se estableció frente a la costa africana, donde sería una presencia importante hasta

finales de siglo. Pero este solo fue el principio. Aunque acordaron poner fin a su tráfico de esclavos, Francia y Estados Unidos consistentemente se rehusaron a permitir el derecho de inspección a la Marina británica. España era menos sensible a la presión británica que los portugueses. El tratado original de 1817 fue negociado con un régimen español desesperado, el cual se hallaba en medio de un intenso conflicto internacional para prevenir la pérdida de sus colonias americanas. Inglaterra había conseguido un tratado que proporcionaba pagos en efectivo a España, que a su vez los usó para financiar la compra de naves rusas necesarias para transportar un ejército a América, a sofocar las rebeliones emancipadoras entonces en curso en Sudamérica. Pero todo este plan eventualmente fracasó y España se quedó solamente con Cuba y Puerto Rico como sus colonias americanas. España jamás aplicó la prohibición total de 1820 por temor a perder estas colonias, que por entonces vivían una fase de gran expansión sobre la base de la exportación de bienes producidos por los esclavos.

Pero los británicos no desistieron. A comienzos de la década de 1820 firmaron nuevos tratados con Portugal y España, que ampliaron las disposiciones de inspección para permitir que pudieran examinar las naves que contaban con los aparejos usados en el tráfico de esclavos, incluso si no los estaban transportando. En esta época también llegaron a un acuerdo con Portugal para aceptar que la trata era ahora ilegal para todos sus súbditos, aunque esto, claro está, tuvo poco impacto sobre el recién independizado Brasil. Pero la presión ejercida por los británicos sobre el nuevo imperio americano fue intensa, de modo que en 1826, finalmente, se firmó un tratado antiesclavista anglobrasileño en Río de Janeiro, el cual obligó al Brasil a abandonar la trata a partir de marzo de 1830. De este modo, el tráfico fue oficialmente ilegal a partir de 1820 para Cuba y de 1830 para el Brasil.

Aunque el tráfico a Cuba y el Brasil se detuvo temporalmente durante los primeros meses de estos dos años, en realidad los gobiernos locales no hicieron intento alguno por detenerlo. Los periódicos brasileños dejaron de publicar el arribo de las naves después de marzo de 1830, y no brindaron más información formal sobre la trata. Pero las naves continuaron llegando. En 1831 y 1832 el gobierno brasileño

aprobó una ley habilitadora, que supuestamente llevaba a la práctica la prohibición al criminalizar la esclavización y dar disposiciones para que la policía inspeccionara todas las naves a su arribo. Pero incluso esta nueva ley fue ignorada y la trata se llevó a cabo abiertamente hasta la intervención británica directa en 1850.

Pero los británicos no cejaron en su empeño de cerrar estas tratas, incluso cuando los gobiernos locales se resistían. Después de ejercer mucha presión, en 1833 finalmente forzaron a los franceses a que aceptaran un tratado sumamente completo de búsqueda y captura de naves con bandera francesa, y que transportaban esclavos o equipos para su trata. También consiguieron un significativo respaldo naval francés para los bloqueos africanos después de 1845. La huída a una conveniente bandera española fue detenida con un tratado cabal de búsqueda y captura, firmado en 1836. Y en 1839, Inglaterra anunció unilateralmente el derecho a tomar todas las naves portuguesas sospechosas de ser negreras, y de juzgarlas en sus propios tribunales del vicealmirantazgo. A finales de 1840 se produjeron los primeros desembarcos en suelo africano (en Gallinas, cerca de Sierra Leona) para liberar a los esclavos retenidos en corrales para su envío. Esta nueva política británica de intervención directa en la costa africana llevó, a su vez, a la firma, en la década de 1840, de numerosos tratados con los gobiernos africanos locales, a lo largo de toda la costa occidental, por los cuales los británicos obtuvieron el derecho a desembarcar y buscar negreros. Para 1847, el Escuadrón del África Occidental constaba de treinta y dos naves, media docena de las cuales era a vapor, y se dedicaba activamente a intervenir en el mar y ahora también en tierra.

Además de mantener un escuadrón naval frente a la costa, y de firmar tratados cada vez más globales con gobiernos africanos, europeos y americanos, los británicos, asimismo, establecieron comisiones judiciales mixtas con la mayoría de las naciones, para sentenciar a las naves negreras cogidas por la armada británica, u otra marina cooperante. Las más importantes de estas comisiones fueron las que se establecieron en Freetown, Sierra Leona, en 1819, y que contaba con tres de estos tribunales: angloholandés, angloespañol y angloportugués. Ese mismo año se creó una corte angloespañola en La Habana, otra angloholandesa en Surinam, y una angloportuguesa en Río

de Janeiro. Aunque estos tribunales a menudo se hallaban divididos por las discrepancias, y aunque los británicos tuvieron dificultades para conseguir condenas durante sus primeros años, para cuando se les abolió, a mediados de la década de 1840, los jueces no británicos coincidían con las decisiones tomadas por la marina inglesa, de modo que las condenas pasaron a ser la norma.

La fase final en contra del Brasil se inició en 1845, cuando este país puso fin a su tratado con Gran Bretaña, el cual le había dado a la *Royal Navy* el derecho a inspeccionar las naves brasileñas. En represalia, los ingleses abolieron las comisiones mixtas y ordenaron la captura de todas las naves brasileñas cogidas en alta mar con equipos o esclavos, y su condena automática ante tribunales del Vicealmirantazgo exclusivamente británicos. Para ese entonces, los ingleses también estaban financiando los periódicos abolicionistas del Brasil, y tenían en su planilla al capitán brasileño del puerto de Río de Janeiro (un mulato llamado Leopoldo de Câmara). También parecería que, en este país, una gran parte de la opinión pública se iba pronunciando en contra del tráfico, lo cual los británicos también respaldaron. Pero estos últimos decidieron que el proceso seguía siendo demasiado lento. La estabilización de las relaciones entre Gran Bretaña y el gobierno argentino de Manuel Rosas en 1849 le permitió al Almirantazgo finalmente desplazar su escuadrón sudamericano para que operara exclusivamente frente a las costas brasileñas, donde se concentró en intervenir la trata, lo que incluyó un bloqueo parcial de Santos. Esta flota contenía las naves de guerra más modernas y procedió a ingresar impunemente en aguas brasileñas. Aunque Inglaterra estaba violando activamente el derecho internacional, ninguna nación respaldó al Brasil en esta cuestión, el cual se vio imposibilitado de defender sus naves o a sus ciudadanos. La campaña final llegó en junio de 1850, cuando las naves británicas ingresaron directamente a los puertos brasileños y cogieron a los sospechosos de ser negreros, lo que tuvo como resultado el enfrentamiento de marineros y marines ingleses con tropas brasileñas. La navegación de cabotaje del Brasil quedó desarticulada, se perdieron vidas y el gobierno se enfrentaba a un bloqueo virtual. Como nadie defendía el tráfico de esclavos internamente, y nadie respaldaba al gobierno a escala internacional,

los brasileños finalmente aceptaron una abolición total y efectiva de la trata con una ley del 4 de septiembre de 1850. El tráfico de esclavos fue declarado piratería, y todos los esclavos cogidos serían vueltos a enviar al África a costa del gobierno. Un gobierno brasileño ahora más poderoso implementó las condiciones del decreto plenamente, y para finales de aquel año el tráfico quedó virtualmente detenido, en alianza con la marina británica, arribando apenas unas cuantas naves aisladas en 1851. Fue así que el tráfico de esclavos africanos más prolongado y extenso de la historia llegó a su fin, después de unos 400 años. Un resultado inmediato del fin de la trata fue el colapso del precio de los esclavos en el África y el alza de los mismos en el Brasil.

La última trata negrera en llegar a su fin fue la emigración forzada de africanos a la colonia española de Cuba. Mientras que la actitud desafiante de los funcionarios brasileños había llevado a un enfrentamiento directo, los numerosos gobiernos españoles de Madrid constantemente prometían ponerle fin al tráfico, con lo cual contenían eficazmente una intervención inglesa más agresiva. Aunque condenaba la trata de esclavos, la Corona española se rehusaba a perseguirla. Pero en 1835 sí concedió el derecho a inspeccionar las naves en alta mar en busca de los aparejos del tráfico, lo que forzó a los negreros cubanos a adoptar la bandera portuguesa. En 1842, el gobierno de EE. UU. envió un escuadrón naval al África occidental en respuesta a unos negreros cubanos que usaban la bandera estadounidense.

El temor a los planes anexionistas que Estados Unidos tenía para Cuba impidió que el gobierno inglés interviniera de modo más directo. Pero la abolición de la esclavitud en las islas británicas liberó a sus abolicionistas para que se concentraran en el tráfico de esclavos a partir de finales de la década de 1830, y su gobierno se vio cada vez más presionado para que tomara medidas en contra de España. Al igual que en Brasil, en Cuba y Puerto Rico —la otra importante colonia esclavista española— también iba surgiendo un creciente sentimiento abolicionista. Estos movimientos fueron respaldados por Inglaterra. En uno de estos incidentes, el cónsul británico en La Habana fue acusado de estar fomentando una revolución de parte de los intelectuales de color libres de la isla. Esta fue la llamada Conspiración Escalera de 1844, en la cual David Turnbull, el cónsul

británico en La Habana y miembro activo del movimiento británico antiesclavista, fue acusado de haber participado directamente. Unos 3000 libertos y esclavos fueron juzgados por la conspiración, muchos fueron ejecutados y cientos deportados. La milicia de color libre fue desbandada y el cónsul expulsado.

Aunque la abolición del tráfico brasileño en 1850 revigorizó la campaña cubana, la distracción provocada por la guerra de Crimea en la década de 1850, así como la creciente presión ejercida por los líderes sureños de EE. UU. para ampliar el sistema esclavista a Cuba mediante su anexión, moderó la capacidad y el interés británicos por mantener la presión sobre España. Inglaterra tampoco podía aplicar represalias contra el azúcar cubana después de que en 1846 hubiese abandonado todos los aranceles protectores del azúcar producida en sus propias islas azucareras y pasado a depender cada vez más de las importaciones cubanas para abastecer su mercado. Pero el creciente conflicto entre los estados norteños y sureños en Estados Unidos brindó el incentivo necesario para poner fin al tráfico. En 1859 la Marina estadounidense se unió a las patrullas británicas en el Caribe, aunque en un principio solo podían tomar las naves que transportaban esclavos. Las fuentes británicas creían que un nuevo auge tuvo lugar en el tráfico de esclavos cubano durante los tres años que mediaron entre 1859 y 1861. Sin embargo, el estallido de la Guerra Civil en Estados Unidos finalmente hizo que el gobierno estadounidense firmara un tratado con Gran Bretaña en 1862, que le permitió la libre inspección de todas sus naves. Además, todos los puertos norteños les fueron cerrados a los proveedores de la trata cubana —una importante fuente de aprovisionamiento de los negreros de la isla—, e incluso los funcionarios sureños aceptaron oponerse a ella. Aquí, al igual que en el tráfico brasileño, las provisiones y naves construidas en EE. UU. fueron un factor importante en la trata atlántica decimonónica. De este modo, con la conveniente bandera estadounidense negada a ellos, los negreros no tenían protección legal en ninguna parte. Las fuerzas navales británicas y estadounidenses ahora hicieron que el volumen de la trata cayera precipitadamente, a apenas unas cuantas naves al año después de 1862. Con Estados Unidos y Gran Bretaña, que antes habían sido dos fuerzas opuestas y que ahora, en cambio, estaban de

acuerdo, España temió seriamente la pérdida de su colonia ante las potencias extranjeras, y finalmente aceptó su derrota total. En 1866 apareció una ley antiesclavista española efectiva, y se supone que la última nave negrera desembarcó un número desconocido de esclavos en Cuba en 1867. Así, llegó a su fin el tráfico atlántico de esclavos.

Al examinar la evolución de este tráfico durante su último siglo de existencia, el factor más obvio que determinó su organización fue su transición, de un comercio legal a otro ilegal. Esta intervención gubernamental directa habría de tener un gran impacto sobre la forma en que la trata se llevaba a cabo, y llevó a ciertos cambios fundamentales en las últimas décadas, que signaron este tráfico como algo distinto del que le precedió. Podemos dividir el tráfico atlántico de esclavos decimonónico en aproximadamente tres periodos: el comercio legal, que persistió hasta 1817 en toda la costa africana; el periodo del tráfico legal al sur del ecuador, entre 1817 y 1830, en el cual las colonias españolas y el Brasil continuaron con el patrón tradicional del tráfico; y luego el periodo posterior a 1830, hasta 1867, cuando fue oficialmente ilegal en todo lugar. El tráfico anterior a 1830 siguió los patrones del XVIII de varias maneras en lo que toca a las naves, el transporte de los esclavos y la organización comercial. Pero la era posterior a dicha fecha habría de experimentar nuevos desarrollos en todos los aspectos de la trata, desde la compra inicial de los esclavos en la costa africana hasta el financiamiento de los viajes y la venta final de los esclavos. Todas estas nuevas estrategias fueron diseñadas para hacer frente ya fuera a la intervención militar directa de los ingleses y/o a la necesidad de sobornar a los funcionarios americanos para así poder desembarcar sus esclavos en el continente. Estas actividades elevaron considerablemente el coste del transporte, y con ello el precio subsiguiente de los africanos vendidos en América durante los últimos treinta años de la trata.

A pesar del creciente coste de los esclavos y el riesgo cada vez mayor del negocio debido a la intervención naval británica en alta mar, el volumen real de la emigración forzada de esclavos africanos a América tendió a seguir el patrón del crecimiento y la caída de la demanda laboral americana. Como siempre, esta demanda estaba relacionada con la demanda europea de azúcar, café y algodón producidos por

esclavos, y ella permaneció elevada durante todo el siglo XIX. Si bien hubo una caída constante de los precios de estos bienes después del decenio de 1780, ellos se mantuvieron rentables puesto que su demanda continuó expandiéndose. Unos tres millones de africanos fueron enviados al otro lado del Atlántico en el siglo XIX, esto es alrededor del 30% de todos los que fueron forzados a ingresar a la trata atlántica, y los negreros lograron mantener los campos azucareros cubanos y las plantaciones cafetaleras brasileñas provistos de suficientes esclavos hasta el fin. Que la oferta de esclavos mantuvo el ritmo de la demanda de trabajadores es algo que podemos ver en el hecho de que si bien su precio subió en el transcurso del siglo XIX, este se vio influido más por los niveles de rentabilidad de los amos, así como por algunas presiones inflacionarias, que por los crecientes costes del tráfico ilegal. Fue solo después de 1850 que los precios subieron agudamente en Cuba y en el Brasil, en respuesta al final del tráfico en este último país, y a las serias amenazas de ponerle fin en el primero de ellos. Además este tráfico era tan intenso a pesar de la intervención inglesa, que el número de africanos que cruzaban el Atlántico se mantuvo tan alto como el de los emigrantes libres europeos, que cruzaron este océano en gran número hasta la década de 1840.

El volumen del tráfico transatlántico alcanzó su pico durante la década de 1780, cuando cerca de 80.000 esclavos al año cruzaron el Atlántico hacia América. El choque de la rebelión haitiana y la destrucción de la economía de Saint Domingue, la principal colonia agrícola esclavista del Nuevo Mundo, en la última década del siglo, junto con la perturbación del tráfico trasatlántico debido a las guerras imperiales y napoleónicas, que se extendió hasta comienzos de la década de 1810, provocaron una caída en el volumen de la emigraciones forzadas de africanos a 61.000 al año durante el primer decenio del nuevo siglo, y apenas 53.000 al año durante los peores años de la guerra durante el segundo decenio. Para la década de 1820, el tráfico revivió hasta alcanzar casi 60.000 esclavos al año. Pero después de 1830, tras pasar a ser ilegal en la mayoría de los lugares, su volumen cayó a 55.000 personas al año en la década de 1830, y a 43.000 en la siguiente. La eliminación del Brasil como mercado después de 1850 redujo el volumen a menos de la mitad de la tasa anterior. Cuba, en promedio,

absorbió solo 14.000 esclavos al año durante el decenio de 1850, y para comienzos de la década de 1860 la tasa era menor a 4000 al año.

Como varios observadores señalaron, esta caída no se debió tanto al bloqueo naval directo como a la decreciente demanda americana. En casi todas las zonas esclavistas de América, las poblaciones nativas de esclavos comenzaron a experimentar tasas de crecimiento positivas durante el siglo XIX. Estados Unidos, claro está, tuvo las tasas más altas y vio un gran crecimiento de su población esclava mucho antes de la abolición del tráfico en 1808. Pero la desaceleración de la vigorosa inmigración africana a otras regiones americanas permitió que para mediados del siglo XIX surgieran tasas de crecimiento positivas o estabilizadoras entre los esclavos residentes. De este modo, la caída en las importaciones de esclavos no se reflejó inicialmente en el alza de su precio en América, puesto que los que nacían allí podían reemplazar a los africanos importados, o bien se podía desplazar esclavos de áreas menos productivas a centros más avanzados. Los cambios en las economías locales, con Cuba, Estados Unidos y el Brasil desarrollando nuevos productos de exportación, produjeron grandes desplazamientos de esclavos, desde las industrias en decadencia a otras nuevas en expansión. En Estados Unidos, el tabaco y el arroz fueron reemplazados gradualmente por el algodón, en tanto que en el Brasil las exportaciones de azúcar y de productos ganaderos estaban cediendo su lugar prominente al café. Solo Cuba estaba desarrollando todas sus exportaciones al mismo tiempo, pero incluso aquí hubo desplazamientos de esclavos, del café al azúcar, a medida que su antigua producción caía después de la década de 1830.

Junto con los cambios en el volumen del tráfico, se produjeron también unos desplazamientos fundamentales en las fuentes de esclavos a lo largo de la costa africana. Muchas zonas tradicionales del África occidental, o bien dejaron la trata, o ya no producían un gran número de esclavos, justo cuando varias nuevas zonas del África oriental ingresaron al mercado. La Costa del Oro, que había despachado más de 640.000 esclavos en el siglo XVIII, dejó de participar en la trata en el XIX. La Costa de Barlovento, al este y al norte, fue decayendo y eventualmente abandonó la trata en la década de 1840. Mientras que en el siglo XVIII ella dio cuenta del 11% de todos los

esclavos africanos que ingresaron al Atlántico, ahora en cambio nada más envió el 1% de los esclavos que dejaron el África durante el siglo XIX. En la Alta Guinea, o región de Senegambia, solo la zona de Gallinas fue una gran productora de esclavos en dicho siglo. Ella promedió unos 5000 esclavos al año hasta mediados de 1850, y dio cuenta del 8% de los esclavos despachados desde el África hasta el final de la trata. En la ensenada de Benín, las exportaciones tuvieron su centro en Lagos, y junto con Ouidah comprendieron el 60% del volumen total de los esclavos que dejaron esta región. El Benín fue una fuente importante de estos el XVIII y continuó siéndolo en el XIX. Estos dos puertos contaban con una gran área de captura y los esclavos eran llevados desde zonas lejanas tierra adentro. La región usualmente despachó alrededor de 10.000 esclavos al año hasta la década de 1850. En este decenio los envíos cayeron a unos 2000 esclavos anuales, y en el siguiente pasaron a ser insignificantes. Para los patrones africanos, la proporción de niños que dejaban el Benín y Biafra era relativamente baja, lo que se hallaba en marcado contraste con los puertos al sur. En general, esta región dio cuenta del 15% de los esclavos despachados en el siglo XIX.

Los puertos de la vecina ensenada de Biafra atendían a la región más densamente poblada a lo largo de la costa occidental africana, y obtenían sus esclavos de fuentes cercanas a la costa. Las dos zonas principales aquí eran Bonny y los dos Calabar. El precio local de los esclavos se mantuvo alto, aun cuando el volumen de las emigraciones transatlánticas cayó debido a su uso competitivo en la producción local de aceite de palma, que en las primeras décadas del siglo XIX sería un principal producto de exportación, de esta parte del África al mercado mundial. Biafra, al igual que la región del Benín, fue una productora consistente de esclavos en el siglo XVIII, y despachó un número comparable de ellos hasta 1840. Promedió entre 9000 y 12.000 esclavos al año hasta ese entonces, cuando sus envíos cayeron de modo más precipitado que en el vecino Benín. A pesar de esta temprana caída, en el siglo XIX Biafra todavía daba cuenta del 13% de los esclavos despachados a occidente, y juntas, las dos regiones (del Benín y de Biafra) remitieron casi el 30% de todos los emigrantes forzados que dejaron el continente durante ese siglo.

Esta caída precipitada de los puertos de Biafra tuvo mucho que ver con los acontecimientos políticos locales, pero también reflejó el crecimiento de las exportaciones alternativas. A comienzos del siglo XIX, al igual que durante la mayor parte del siglo XVIII, alrededor del 90% del valor de las exportaciones africanas correspondía a esclavos. Pero su importancia relativa en la economía africana total cambiaría profundamente en el XIX. Los africanos comenzaron a encontrar mercados en ultramar para el maní y el aceite de palma durante la segunda y tercera décadas del siglo, cuando las exportaciones de esclavos todavía eran altas. De este modo, la mayoría de las regiones densamente pobladas del África occidental comenzaron a exportar materias primas, que pronto serían más valiosas que los esclavos, mucho antes de la abolición final de la trata. A veces se retenía a los esclavos para producir estos nuevos bienes de exportación, por ejemplo en la región de Biafra, y en ocasiones eran producidos por campesinos libres. Pero, por doquier, los tratantes africanos se dedicaban ahora a múltiples exportaciones, de las cuales los esclavos solo eran una parte. Los lazos económicos africanos con la economía mundial se estaban haciendo más complejos, justo cuando el tráfico de esclavos comenzaba a toparse con su oposición más decidida.

El Congo y las regiones angoleñas continuaron siendo los productores más grandes de esclavos en el siglo XIX, tal como lo habían sido durante toda la historia de la trata negrera. Habiendo dado cuenta de alrededor de un 37% de los esclavos despachados desde el principio del tráfico hasta 1809, ahora abarcaban una cifra más alta, de 48% de todos los esclavos que dejaron el África en el siglo XIX. Loango, Cabinda y Ambriz (conocido como Congo Norte, o la zona costera de Loango) conformaban una zona tradicional de extracción de tratantes franceses, británicos y portugueses, y continuó atendiendo a los mercados americanos durante el siglo XIX. El Congo Norte, o Loango, suministró entre 5000 y 11.000 esclavos al año durante el siglo XIX, hasta finales del decenio de 1860. Dada la menor densidad de la población costera local, los esclavos eran traídos desde zonas bastante alejadas tierra adentro. Esta zona, la vecina región angoleña al sur, y el África oriental, eran singulares, según los estándares africanos, por la alta proporción de niños despachados durante el siglo

XIX, y que en general dieron cuenta de más de la mitad de la población emigrante. Aquí, la exportación de materias primas agrícolas, producidas en granjas y plantaciones, no fue un factor importante, aun cuando el comercio de dichos productos surgió antes del final de la esclavitud. Sin embargo, este comercio alternativo llegó más tarde que en las regiones septentrionales, pero para la década de 1850 había una exportación importante de productos tales como el marfil y la cera, y también cierta exportación de aceite de palma, aunque en menor medida que en otros lugares.

La región angoleña, cuyos puertos más importantes eran Luanda y Benguela, continuó siendo una importante zona productora de esclavos durante este siglo, tal como lo había sido en centurias anteriores. Con una vigorosa presencia residente portuguesa en la costa, y estrechos contactos tanto con Brasil como con la India, esta era una zona que promedió casi 20.000 esclavos al año durante la mayoría de las décadas transcurridas hasta finales de 1840, cuando inició una caída más severa y rápida que la de la región de Loango, al norte. La abolición del tráfico de esclavos al Brasil en 1850 puso fin a su prominente papel, e inició una precipitada caída en la década de 1850, enviando a América menos de mil esclavos al año en las siguientes décadas. No obstante ello, Angola fue la región exportadora más importante del África en el siglo XIX, y dio cuenta de más del 30% de todos los esclavos africanos.

La zona más reciente en ingresar al tráfico fue África sudoriental, en especial el Mozambique controlado por los portugueses, el cual había comenzado a enviar esclavos a América a finales del siglo anterior. Los puertos de Quelimane y Mozambique fueron los dos centros principales para el tráfico atlántico, y produjeron unos 9000 a 10.000 esclavos al año en las décadas de 1820 y 1830. Esto cayó a unos 8000 por año en la siguiente década (aunque siguió dando cuenta de aproximadamente el 15% del tráfico), y cayó rápidamente como un principal exportador después de esto. Pero, aquí también, el marfil y el clavo de olor rápidamente pasaron a ser exportados por esta región, a medida que el tráfico de esclavos se desaceleraba.

El lugar de destino de los esclavos cambió en el siglo XIX, de igual modo que sucediera con su lugar de origen. Mientras que

Estados Unidos y las islas británicas absorbían el 35% de ellos durante la última década del siglo XVIII, y el Brasil alrededor del 30%, la isla de Cuba, en lento desarrollo, solo recibió el 9% de los 771.000 africanos llegados a América. Con el fin del tráfico a las islas británicas, y con la absorción brasileña de esclavos inmigrantes subiendo constantemente cada década, desde 181.000, en la de 1780, a 431.000, en la de 1820, era inevitable que la dirección de los esclavos también cambiase dramáticamente. Aunque las islas francesas de Martinica y Guadalupe recibieron entre 5% y 10% de todos los africanos en las primeras décadas del siglo XIX, podemos definir al decenio posterior a 1808 como aquel en que las colonias y naciones ibéricas dominaron la trata. Cuba y Brasil solo recibieron el 42% de los esclavos en la primera década del siglo XIX pero, en la siguiente, dicha proporción subió a más del 90% de los africanos arribados a América, cifra que rara vez caería después de dicha fecha. Para finales del tráfico, en el siglo XIX el Brasil había absorbido a más de 1.100.000 africanos, y Cuba a unos 600.000.

De los dos, era obvio que Brasil era la zona de desembarco dominante en el siglo XIX, tal como lo había sido a partir del XVII, aun cuando, hacia el final, Cuba se había convertido en una importante importadora por derecho propio. En la primera década del siglo XIX, Cuba recibió 74.000 esclavos, lo que subió a 169.000 en el siguiente decenio. Esta cifra solamente era la mitad del volumen de los esclavos que en ese entonces ingresaban al Brasil. Cuba tampoco mantuvo esta alta proporción, puesto que su economía todavía no podía absorber tantos esclavos. En la década de 1820, esta saturación temporal del mercado cubano se reflejó en la reducción del flujo migratorio a la mitad. El siguiente decenio vio el renacer de la demanda del mercado cubano con el arribo de 182.000 africanos a La Habana y Santiago de Cuba, además de otros puertos menores. Pero esta cantidad era apenas la mitad de la que se llevó al Brasil, que en ese entonces tomaba entre el 60% y el 70% de todos los esclavos que arribaban al Nuevo Mundo. La década de 1840 vio otra caída temporal de las importaciones a Cuba, que solo consiguió unos 51.000 esclavos, debido una vez más a su sobreabundancia. El Brasil recibió 378.000 en esta última década, esto es, el 87% del total llegado a América. Cuba, por sí sola,

importó esclavos después de 1850 y la creciente demanda hizo que los traficantes llevaran unos 121.000 africanos en esta década.

Las Indias Occidentales francesas fueron la única gran zona de importación en el siglo XIX, fuera de estas dos colonias ibéricas. Aunque los franceses perdieron Saint Domingue definitivamente en 1804, y vieron cómo su trata quedaba cerrada temporalmente durante las guerras napoleónicas, ellos conservaron, en cambio, las islas de Martinica y Guadalupe. Estas islas, junto con la Guayana Francesa, seguían siendo grandes zonas productoras de azúcar, y continuaron atrayendo esclavos hasta 1830. En promedio, estas regiones llevaban unos 4000 esclavos al año, dándose el periodo cumbre a comienzos del decenio de 1820. De estas colonias, Guadalupe fue el centro de las importaciones y absorbió un total de 38.000 esclavos entre 1814 y 1830; Martinica recibió otros 24.000 y Guayana unos 14.000. Esta era una trata menor en comparación con los estándares del siglo, pero era inusual en la medida en que los comerciantes franceses de Nantes siguieron dominando el tráfico hasta el final, y fueron los únicos europeos que se mantuvieron activos en él después de 1808.

El volumen no solo cambió entre los países americanos, sino también de modo significativo entre regiones. Primero, la expansión del azúcar a Río de Janeiro y parte de São Paulo durante los primeros años del siglo XIX y luego la rápida expansión del café después de 1830 fueron desplazando el tráfico de esclavos hacia los puertos meridionales del Brasil, a medida que el siglo corría. Mientras que en el tardío siglo XVIII, la región de Río de Janeiro absorbía alrededor del 40% de los africanos que arribaban al Brasil, para el decenio de 1820 esta participación subió constantemente hasta alcanzar las dos terceras partes, y casi el 80% para el de 1840. En efecto, la expansión de las zonas cafetaleras de Río de Janeiro, São Paulo y Minas Gerais fue tan rápida que su sed de nuevos trabajadores esclavos solo pudo ser satisfecha por un gran tráfico interno, una vez que los ingleses hubieron cerrado el Atlántico a los negreros de este país. Durante las dos décadas posteriores a 1850, los esclavos fueron despachados a Santos y Río de Janeiro desde las zonas azucareras menos rentables de las regiones del noreste y las exportadoras de ganado y cueros del lejano sur. El resultado final fue que al llegar la esclavitud a su fin

en 1888 la mayoría de los esclavos se encontrarían en los tres estados centrales de agricultura de plantación del Brasil.

En el caso de Cuba, los esclavos estaban más concentrados en las zonas azucarera y cafetalera, y un porcentaje inusualmente grande estuvo laborando en el sector urbano durante la mayor parte del siglo XIX. Pero incluso aquí se produjeron desplazamientos fundamentales. A partir de 1846, únicamente una tercera parte de los esclavos de la isla trabajaba en las plantaciones azucareras, más de una cuarta parte en sus ciudades, y otra cuarta parte en el café, en tanto que el resto se dedicaba a actividades rurales de todo tipo. Sin embargo, el ritmo creciente de la expansión del azúcar en la década de 1850 hizo que el arribo de los esclavos subiera a 12.000 al año, inclusive vio la importación de 6.000 culís chinos contratados anualmente a partir de 1853. Para 1862, la proporción de los 386.000 esclavos de la isla que se dedicaban al azúcar había subido a 47% del total, la del café había caído a 5%, y hasta las poblaciones urbanas habían bajado a 21% del total. La expansión progresiva de las plantaciones azucareras a lo largo de la parte occidental de la isla atrajo un número más grande de ellos a los ingenios, dado en especial que su precio local inició un dramático ascenso después de la clausura efectiva del tráfico a finales de la década de 1860.

El hecho de que la trata continuó operando a pesar de todos los esfuerzos desplegados por los ingleses se debió a la demanda insaciable que los europeos tenían de los cultivos americanos de plantación, y la que los productores americanos tenían de los esclavos. Los británicos no lograron detener esta trata, no obstante haber gastado grandes sumas. Los bloqueos que iniciaron en la década de 1810, y que en muchas regiones se extendieron hasta el decenio de 1860, sí lograron coger a 160.000 africanos en alta mar, y retirar 1 de cada 5 negreros (unas 1600 naves) que operaron durante el periodo de actividad ilegal. Se calcula que toda esta intervención naval impidió que alrededor del 10% de todos los esclavos potenciales cruzaran el Atlántico, y es claro que tuvo un impacto sobre el alza de su precio en las repúblicas y colonias americanas que usaban esta mano de obra. Pero el principal efecto de la intervención naval británica fue forzar a los gobiernos americanos a honrar los compromisos que contrajeron

con los tratados. El coste de evadir el bloqueo era menor que el de sobornar a los funcionarios cubanos. Fue recién cuando Brasil y Cuba aceptaron poner término a la trata en forma definitiva que el tráfico atlántico de esclavos tuvo un final formal y efectivo.

Hasta ese momento, el creciente tráfico ilegal adoptó técnicas cada vez más novedosas para compensar la intervención británica. En todos los casos, los "factores" (esto es, los agentes) locales africanos —ya fueran africanos, ya representantes directos de las firmas americanas— cobraron mayor importancia, a medida que se reducía el tiempo que se pasaba en las costas africanas entre el arribo y la partida. Enfrentados a un bloqueo naval, e incluso a desembarcos directos de los ingleses para coger sus naves, los negreros intentaron reducir los varios meses acostumbrados de tiempo requerido para comprar y cargar sus esclavos en la costa. Esto hizo que fuera necesario contar con representantes a tiempo completo, cuya labor era reunir grandes grupos de esclavos a lo largo de un periodo prolongado, para así estar listos para realizar un rápido cargado una vez que los negreros americanos hubiesen llegado. Los tratantes africanos, o los representantes residentes de los empresarios americanos, ahora permanecían en la costa durante muchos años, y preparaban instalaciones para acumular esclavos en grandes corrales permanentes, para que así sus naves pudieran cargar con mayor rapidez y dejar la costa africana en días, en lugar de los meses acostumbrados, tal como había sido la norma en años anteriores.

Después de 1830 también surgió un nuevo tipo de nave negrera, debido al temor a ser capturados en alta mar. Ahora se usaba cada vez más a las naves de aprovisionamiento distintas de las de los negreros, las cuales transportaban al África las mercancías usadas para comprar los esclavos directamente desde América, Europa o Asia, y regresaban con materias primas tales como maní o aceite de palma, pero que jamás llevaban esclavos. Aunque después de 1830 los viajes se iniciaban en el Nuevo Mundo, la mayor parte de sus provisiones y gran parte de su crédito era concertado a través de Inglaterra y de Estados Unidos. Debemos, también, recordar que ingleses y norteamericanos jamás impidieron que sus súbditos se dedicaran a comerciar con el África —aunque no con seres humanos—, de modo que los

negreros empleaban el crédito y los bienes manufacturados ingleses, y compraban naves de fabricación norteamericana o europea, tanto durante sus fases legales como ilegales.

También surgieron nuevas formas de financiar el tráfico, dado el creciente riesgo de ser capturado y de perder tanto los esclavos como las naves ante los buques de guerra ingleses. Ahora se crearon auténticas sociedades anónimas para esparcir los riesgos y concentrar los grandes bloques de capital necesarios para mantener una presencia africana. Estas sociedades habían sido algo común en el tráfico, pero dichos viajes de múltiples dueños usualmente se organizaban para una sola travesía, y los comerciantes individuales tendían a esparcir sus riesgos entre varios viajes con grupos distintos. Ahora se formaban compañías entre socios dispuestos a subsidiar muchas naves y viajes como compañías de múltiples dueños.

Por último, el control de la trata pasó exclusivamente a cubanos y brasileños, o a europeos residentes en estos países, a medida que el derecho penal europeo convertía el esclavismo en una ofensa capital para sus propios ciudadanos. Aunque el crédito inglés y los bienes ingleses y norteamericanos continuaron alimentando el tráfico del Brasil y de Cuba, los comerciantes británicos, norteamericanos y franceses ya no tuvieron una participación directa en el tráfico. Para la década de 1820, más de las cuatro quintas partes de las naves que arribaban a Cuba con esclavos eran de origen cubano, y esta era la trata que inició el siglo como el más abierto de todos los tráficos atlánticos. La trata brasileña siempre estuvo controlada por portugueses o brasileños, pero en el siglo XIX el control local fue más pronunciado. De este modo, las naves propiedad de bahianos conformaban más del 90% de los negreros que llegaron al puerto de Bahía, en tanto que más del 80% de los barcos que arribaron a Río de Janeiro fueron equipados por comerciantes de esta ciudad. Ahora, los tratantes americanos dominaban el tráfico como jamás lo habían hecho, y si bien el crédito y las mercancías todavía provenían de Europa y de Norteamérica, la propiedad de la trata quedó limitada a los países que aún importaban esclavos, un cambio marcado con respecto al periodo anterior al siglo XIX, cuando los europeos desempeñaron papel tan prominente.

Aunque el envío y el transporte de esclavos continuaron relativamente sin cambios con respecto a periodos anteriores, siendo la norma una proporción de dos esclavos por tonelada y naves de tonelaje relativamente pequeño, a pesar de todo, las dos últimas décadas de la trata vieron cierta experimentación. Unas cuantas naves a vapor fueron introducidas para el cruce del Atlántico en la década de 1840, en el caso del Brasil, y en la de 1850 en el de Cuba. Pero el tiempo que tomaba la travesía cambió poco a lo largo del siglo, excepción hecha por estos cuantos vapores.

Todos estos cambios emprendidos en el periodo del tráfico ilegal tuvieron el efecto de mantener a la mayoría de los esclavos y de las naves negreras fuera de las manos de los ingleses. Pero tuvieron, en cambio, poco impacto sobre los tipos de naves usadas para transportar a los esclavos, o sobre las regiones de donde estos procedían. Las naves pequeñas, según los estándares de las flotas mercantes del mundo, continuaron siendo la norma. La mortandad en el periodo anterior a 1830 se mantuvo en el rango del 6% al 13%, lo cual no era muy distinto de lo había sido a finales del siglo XVIII. Aunque se elevó ligeramente en el transcurso de la década siguiente, no fue sino hasta los dos últimos decenios del tráfico que alcanzó el rango de 15% a 17%, niveles no vistos desde mediados del siglo XVIII. Los africanos continuaron siendo transportados relativamente en las mismas condiciones en que lo habían sido en dicho siglo. En general, la tecnología introducida mucho antes de mediados del siglo XIX, cuando una gran parte del tráfico aún era legal, sí redujo el tiempo de navegación a América, pero fue poco lo que cambió durante el siglo XIX. Sin embargo, sí cambiaron las utilidades de viajes individuales así como el coste relativo de los factores, dados los crecientes costos y riesgos de la trata. Los costes del flete se elevaron desde aproximadamente el 15% del precio de venta, cuando el traslado de los esclavos a través del Atlántico era legal, a cerca de 50% en el periodo ilegal de la trata.

Fue así que los negreros respondieron eficazmente al creciente bloqueo atlántico de los británicos con nuevas técnicas y prácticas, y los compradores americanos, así como los vendedores africanos, continuaron tomando parte en el movimiento de los esclavos a América.

Pero si el bloqueo naval era un elemento disuasorio menor del tráfico atlántico, no sucedía lo mismo con el poder político que yacía detrás del bloqueo. Los ingleses no solo mantuvieron una presión diplomática constante, sino que ahora comenzaron a encontrar respaldo tanto en toda Europa como también entre las mismas naciones americanas. Desde los Estados norteños de Estados Unidos hasta las provincias meridionales del Brasil, más y más líderes comenzaron a aceptar que el fin del tráfico era algo inevitable, y además un primer paso en la eventual abolición de la esclavitud misma. Esta inversión gradual de la opinión mundial no les dejó otra alternativa a Brasil y a España que aceptar la inevitable decisión de poner un fin efectivo a la emigración forzada de africanos a América. Incluso aquellos líderes que deseaban conservar la esclavitud en este continente advirtieron que la trata misma era una causa perdida, y muchos propietarios de esclavos llegaron a volverse abolicionistas en lo que toca al tráfico atlántico. Por lo tanto, al final, lo que puso término a esta trata no fue tanto la fuerza de las armas sino un profundo cambio en la opinión mundial. Ahora todos consideraban que se trataba de un comercio inmoral de vidas humanas, que no podía ser sustentado de modo alguno, lo que implicaba, no obstante la justificación limitada de la necesidad o la defensa de la producción americana. Algunos propietarios de esclavos esperaban poder redistribuir sus poblaciones de esclavos, o promover un crecimiento natural, para así defender su institución del trabajo forzado. Pero muchos creían que la esclavitud podía extinguirse sin el tráfico. Sin embargo, hasta los defensores de la esclavitud, que temían que el cese de la trata pusiera fin a su forma de vida, finalmente se rehusaron a defender la institución universalmente condenada. Fue de este modo que el tráfico atlántico de esclavos finalmente fue destruido, una generación antes del fin de la esclavitud en América.

El hecho de que los plantadores y propietarios de esclavos de Estados Unidos, Brasil y Cuba hayan seguido comprándolos apenas meses antes de que la abolición final misma se produjera, indica claramente que tanto el tráfico como la esclavitud podrían haber sobrevivido hasta bien entrado el siglo XX. En 1859 y 1889, los propietarios de esclavos continuaban adquiriéndolos y estaban dispuestos a pagar

más por mujeres en edad de tener hijos. Este precio —denominado positivo— por los hijos aún no nacidos, indica que ellos esperaban que la esclavitud durara, al menos, otra generación más.

Pero por mucho que los propietarios hayan luchado por conservar la esclavitud, lo cierto es que la abolición del tráfico en la década de 1860 marcó un claro punto de inflexión. El número total de esclavos cayó en cada región, excepción hecha en Estados Unidos. Es más, la presión que llevó a la abolición del tráfico se desplazó ahora a la crítica de la institución misma de la esclavitud. La mayoría de las élites educadas de Europa y América comenzaron a considerarla una institución retrógrada, la cual ya no era posible tolerar. La presión a favor de la manumisión creció constantemente en países como Brasil y Cuba, y el número de esclavos liberados comenzó a equipararse con el de los que nacían, de modo tal que las poblaciones residentes no solo continuaron experimentando tasas de crecimiento negativas debido a la presencia continua de africanos, sino que además parte de la reproducción positiva de la población esclava criolla estaba siendo transferida a la clase de los libertos. Para la década de 1880, las personas de color libres superaban a los esclavos en estas dos sociedades. Fue solo en Estados Unidos que la tasa de manumisiones realmente fue en dirección contraria durante el siglo XIX. Esta tendencia, más unas tasas de reproducción cada vez más altas, indican que la población esclava de ese país fue la única que estuvo creciendo durante dicho siglo.

Pero incluso cuando esta población servil iba creciendo, Estados Unidos comenzaba a resolver su problema laboral permanente volviéndose hacia los inmigrantes europeos. Si bien es cierto que estos habían estado llegando a Norteamérica en número cada vez mayor durante el siglo XVIII, el XIX fue la edad de oro de la inmigración. Para la década de 1820, unos 14.000 inmigrantes europeos arribaban cada año. Este flujo tan solo a Estados Unidos se incrementó a 58.000 personas al año en el siguiente decenio, y a más de 250.000 anuales para mediados de siglo. Para la década de 1840, los inmigrantes europeos libres ya eran más numerosos que los esclavos en el continente americano como un todo, y en este decenio sumaron unos 204.000 por año.

Una combinación de factores, repentinamente, hizo que esta mano de obra libre estuviera disponible, primero para Norteamérica y luego para el Brasil y las restantes repúblicas americanas. El factor más importante fue el rápido crecimiento de la población europea hasta alcanzar niveles históricos, debido a la llamada transición demográfica. A partir de las décadas finales del siglo XVIII, Europa occidental comenzó a experimentar una tasa de mortandad estable o decreciente, por vez primera en la historia mundial. Las elevadas tasas de natalidad que compensaban las fluctuantes tasas de mortandad previas inicialmente no cayeron, y en muchas regiones no lo harían por más de un siglo. Esto creó una creciente presión demográfica, primero dentro de Europa occidental y luego se propagó al mundo Mediterráneo y a Europa oriental para finales del siglo XIX. Los gobiernos, enfrentados a una demanda creciente de servicios y ya con mercados laborales muy saturados, estaban más que dispuestos a abrir sus fronteras a aquellos residentes que desearan emigrar. El resultado fue el mercado laboral más libre que el mundo jamás haya conocido, lo que duró aproximadamente desde comienzos del siglo XIX hasta la década de 1920.

Con el tremendo crecimiento de las economías americanas, llegó también la creciente explotación de tierras antes deshabitadas. La colonización del oeste de Estados Unidos y la conquista argentina del desierto fueron movimientos de comienzos y fines del siglo XIX, que causaron la masacre de las resistentes poblaciones de indios americanos y su reemplazo con granjeros inmigrantes. América no solo se convirtió en el granero de Europa y en su proveedor de café, algodón y tabaco, sino que en el caso de Estados Unidos comenzó también a remitir productos manufacturados en número cada vez más mayor.

La introducción de la navegación a vapor y su uso en forma constante en las décadas de 1840 y 1850, finalmente, completó el cuadro. Los costes del transporte cayeron rápidamente y el tiempo del viaje transatlántico pasó de meses a días, a medida que los vapores continuaban creciendo en tamaño, en tanto que el tráfico de inmigrantes aumentaba a un ritmo mucho más rápido. En el periodo 1821-1825, unos 39.000 europeos arribaron a Estados Unidos, otros 97.000 llegaron en el siguiente quinquenio, y para comienzos del decenio de

1830 llegaron otros 244.000 al Nuevo Mundo. Canadá, Brasil y hasta Argentina y Uruguay estaban comenzando a importar europeos en las décadas de 1850 y 1860. Ya para la década de 1840, más de 2.000.000 de inmigrantes habían llegado al Nuevo Mundo. Entre 1821 y el momento en que la Guerra Civil puso fin a la esclavitud en Estados Unidos, unos 5.000.000 de europeos habían emigrado voluntariamente a este país, una cifra mayor que su población esclava. En el periodo anterior al fin de la esclavitud en el Brasil, esto es hasta 1886, unos 590.000 inmigrantes europeos libres y subsidiados habían arribado allí, la mayoría de los cuales trabajaba en las plantaciones cafetaleras pero rara vez al lado de los esclavos. Las constantes huelgas y revueltas de estos trabajadores cafetaleros libres convencieron a los plantadores de que ambos grupos jamás debían trabajar en las mismas unidades.

Solo cabían dos posibilidades para aquellas colonias y repúblicas americanas de plantación que no se hallaban en condiciones de atraer trabajadores libres, puesto que no podían elevar los salarios lo suficiente, o porque no ofrecían la posibilidad de la compra de tierras —un gran atractivo para los que arribaron a Norteamérica y Argentina—. Ellas tuvieron o bien que subsidiar la inmigración, que fue la opción elegida por los plantadores de café del Brasil, o debían volverse hacia los trabajadores asiáticos contratados, lo que se produjo por doquier, pero que fue particularmente importante en las colonias de las Indias Occidentales y en Cuba. De este modo, entre 1830 y 1860 las colonias británicas de las Indias Occidentales importaron unos 39.000 trabajadores africanos contratados, y los franceses 18.000 en apenas las dos décadas de 1850 y 1860. Esta emigración fue finalmente detenida después de que casi 58.000 africanos fueran llevados a las islas, antes que se comenzara a protestar porque esta era una forma de esclavitud, puesto que los trabajadores contratados jamás regresaban a su hogar en el África. Pero no se produjo ninguna protesta cuando británicos y franceses recurrieron a trabajadores contratados de las Indias Orientales. Entre 1830 y 1890 unos 289.000 trabajadores indios arribaron a las islas británicas, y entre 1850 y 1880, las colonias francoamericanas importaron otros 79.000 hasta alcanzar un total de casi 383.000 personas. En los decenios de 1870 y 1880, la

Guayana Holandesa (Surinam) importó 15.000 de estos trabajadores contratados, esta vez desde Java. También se llevaron culís chinos como trabajadores contratados, para que reemplazaran a los esclavos emancipados, o debido a que esta mano de obra estaba haciéndose cada vez más escasa. Cuba obtuvo 122.000 trabajadores chinos entre 1850 y 1880, y Perú otros 100.000, lo que dio un total de 222.000 personas. De este modo, 663.000 trabajadores fueron llevados a las regiones donde la esclavitud había sido importante entre 1831 y 1890, para así mantener la mano de obra en las plantaciones. En el caso de Cuba e incluso el de Perú, estos trabajadores a menudo trabajaban al lado de los esclavos.

Y estos tampoco fueron los únicos trabajadores semiserviles llevados a la zona de las plantaciones. En el noreste brasileño, los mestizos de indio y blanco (a los que se conocía como caboclos), trabajaban en las plantaciones azucareras al lado de los esclavos, y en Cuba, los indios yucatecos cogidos en las rebeliones indígenas y vendidos como trabajadores contratados también fueron puestos a trabajar en el azúcar al lado de los culís chinos y de los esclavos, africanos y criollos. Para comienzos de la década de 1860 había más de mil en la isla. Por último, en Puerto Rico, los campesinos de subsistencia locales, conocidos como jíbaros, también trabajaban en las mismas plantaciones azucareras que los esclavos. Los plantadores intentaban por doquier conservar el mismo régimen de cuadrillas de trabajadores, con cualquier fuerza laboral dependiente disponible, y no se hacían muchos problemas por mezclar estos tipos de trabajadores libres contratados o pobres con los esclavos.

Pero allí donde se empleaban inmigrantes europeos libres para complementar o reemplazar a los esclavos era necesario organizar un sistema laboral alternativo. Los plantadores cafetaleros brasileños de São Paulo comenzaron a experimentar con trabajadores inmigrantes libres, incluso antes del fin de la esclavitud. Sin embargo, todo intento de colocar estos trabajadores al lado de los esclavos fracasó, y ellos se rehusaron de plano a trabajar en cuadrillas supervisadas. Por ende, cuando la emancipación total se produjo y los plantadores de São Paulo, Minas Gerais y Río de Janeiro recurrieron a trabajadores inmigrantes libres, a medida que sus ex esclavos abandonaban las

haciendas cafetaleras para acceder a sus propias tierras, ellos pasaron de usar las cuadrillas laborales supervisadas a campos divididos entre las familias de inmigrantes. El trabajo a destajo reemplazó a la factoría en el campo, y en consecuencia los costes laborales subieron. Pero si bien este era un sistema laboral mucho más costoso, la emancipación se produjo durante el apogeo del auge del café y los plantadores lograron conservar sus ganancias, además de forzar a los gobiernos estatales locales y nacionales a financiar los costes del subsidio.

De este modo, por toda América, salvo por Estados Unidos, los propietarios de esclavos comenzaron a experimentar con trabajadores contratados semiserviles, familias europeas subsidiadas o un campesinado de subsistencia incluso antes de que se produjera una emancipación total. En el norte brasileño y en las plantaciones azucareras puertorriqueñas, los campesinos criollos trabajaban lado a lado con los esclavos, y en Cuba, los trabajadores contratados de Asia trabajaron inicialmente en los mismos campos que los esclavos. En muchas de estas zonas, los esclavos abandonaron las plantaciones después de la emancipación y fueron reemplazados con trabajadores contratados o inmigrantes. Pero en Estados Unidos, la derrota de la clase plantadora en la Guerra Civil le impidió usar al Estado central para subsidiar a los inmigrantes y crear así un régimen similar al que surgiera en las plantaciones cafetaleras del Brasil sur-central. Pero al mismo tiempo, la masiva inmigración europea al norte cerró a los ex esclavos la tierra y las oportunidades, de modo que, eventualmente, se vieron forzados a permanecer en las viejas plantaciones de algodón. Mas incluso aquí, la aparcería de las granjas familiares individuales reemplazó a las plantaciones con cuadrillas que trabajaban en tareas rutinarias bajo supervisión, esto es al sistema universal de la plantación esclavista.

De este modo, si bien el final de la trata no puso fin de inmediato a la esclavitud en América, sí marcó en cambio una transformación dramática del sistema e indicó claramente su futura defunción. Al alza constante del precio de los esclavos tras la abolición del tráfico, le siguieron los intentos universales de establecer arreglos laborales alternativos, fundamentalmente con trabajadores contratados. Aunque los plantadores estuvieron comprando esclavos hasta los últimos

meses de los regímenes esclavistas en Brasil, Cuba y Estados Unidos, todos, salvo el norteamericano, estaban experimentando ya una fuerte caída en el número de esclavos debido a las tasas de crecimiento negativas y al incremento en las manumisiones. Si bien para poner fin a la esclavitud se necesitó de la acción política directa de Estados individuales, tal como había sido el caso para el fin de la trata, los propietarios de esclavos ya habían comenzado a anticipar el final definitivo de esta institución histórica. El tráfico de esclavos cedió su lugar a un tráfico de inmigrantes contratados y subsidiados, y su defunción marcó el fin de la esclavitud en el hemisferio occidental.

Ensayo bibliográfico

El tráfico atlántico de esclavos continuó siendo una de las áreas menos estudiadas de la historiografía occidental hasta el último cuarto del siglo pasado. Este tardío inicio no se debió a la carencia de fuentes, pues los materiales disponibles para su estudio abundaron desde el principio mismo, tanto en forma impresa como manuscrita. Fue ignorado, más bien, como sugerí en el texto, debido a su estrecha asociación con el imperialismo europeo, lo que produjo una falta de interés por tratarse de un difícil problema moral, así como a la carencia de herramientas metodológicas con las cuales analizar los complejos datos cuantitativos.

Los primeros estudios de la trata atlántica se iniciaron en la década de 1780, durante su mismo apogeo, cuando unos 79.000 esclavos arribaban cada año a los puertos americanos. En un intento por preparar su argumento en contra de la esclavitud y la emigración forzada de esclavos africanos, los abolicionistas ingleses iniciaron una crítica del tráfico intentando establecer sus dimensiones fundamentales, los patrones de mortandad de los esclavos y la tripulación, y el impacto económico relativo que la trata tenía sobre las economías africana y americana. Entre los principales abolicionistas que se ocuparon de algunos aspectos del tráfico en una serie de célebres panfletos estuvieron James Ramsay, un clérigo y doctor en medicina establecido en Jamaica; Thomas Clarkson; y sobre todo William Wilberforce,

Figurando una lista completa de sus obras en Peter C. Hogg, *The African Slave Trade and Its Suppression: A Classified and Annotated Bibliography of Books, Pamphlets and Periodical Articles* (Londres, 1973). Aunque el objetivo era brindar una propaganda útil a su campaña, con todo los abolicionistas sí efectuaron algunas investigaciones serias. Cuando el Parlamento inglés comenzó a imponer las primeras limitaciones formales a sus tratantes en las décadas de 1780 y 1790, inició una recolección sistemática de materiales estadísticos sobre el tráfico a través de las agencias gubernamentales británicas, un servicio que el gobierno proseguiría hasta mediados del siglo XIX. La obra de análisis final de la trata que los abolicionistas hicieron fue el influyente estudio de Thomas Fowell Buxton, *The African Slave Trade and Its Remedy* (Londres, 1838).

Después de la década de 1830 hubo poco interés por el análisis del tráfico puesto que todos coincidían en sus males, y el fin de la trata atlántica de esclavos a mediados del siglo XIX coincidió con el creciente dominio de la ideología imperialista y racista en el pensamiento metropolitano, que precedió a la conquista y la colonización europea del África a finales de dicha centuria. En este contexto hubo poco interés por el examen del tráfico. No sería sino hasta la crisis de la Primera Guerra Mundial que los intelectuales europeos comenzarían a cuestionar los supuestos fundamentales que subyacían al imperialismo. En este debate, el tráfico atlántico de esclavos pasó a ser uno de los "crímenes" del imperialismo occidental y solo podía ser denigrado. Fue desde esta perspectiva que los autores reiniciaron el estudio del contacto europeo con el resto del mundo. El resultado fue una narrativa repleta de historias de violencia, explotación y nativos pasivos, que tenía como base un mínimo de investigación y que ignoraba las fuentes de archivo. Esta literatura creó una serie de mitos acerca de los costes de la trata, los patrones de envío de los esclavos a través del Atlántico, la mortandad que sufrían y las ganancias y beneficios finales de los europeos. El "embalaje ajustado", las tasas de mortandad de 50% o más, los "esclavos baratos" comprados supuestamente con cuentas sin valor y un ron que no costaba nada: todo esto se sumó ahora a la lista de los crímenes. Resúmenes populares de estas ideas figuran en las obra de D. P. Mannix y M. Cowley, *Black*

Cargoes: History of the Atlantic Slave Trade, 1518-1865 (Nueva York, 1962); la de James Pope-Hennessy, *Sins of the Fathers: A Study of the Atlantic Slave Traders, 1441-1807* (Londres, 1967); y más recientemente en el trabajo de Robert E. Conrad, *World of Sorrow: The African Slave Trade to Brazil* (Baton Rouge, La., 1986).

A pesar del predominio de esta literatura carente de sentido crítico, que aún sobrevive en muchos textos de historia de nivel secundario y universitario, las investigaciones críticas comenzaron a aparecer ya en la segunda década del siglo XX. Los primeros estudios académicos modernos fueron obra de un pequeño grupo de dedicados estudiosos franceses y norteamericanos. Gaston-Martin y el padre Rinchon, en Francia, y Elizabeth Donnan, en Estados Unidos, dieron inicio al estudio sistemático del tráfico, reuniendo muchos de los materiales de archivo disponibles en repositorios franceses e ingleses. Estas obras de reconstrucción incluyeron la publicación de listados sistemáticos de viajes, efectuada por Dieudonné Rinchon, *La traite et l'esclavage des Congolais par les européens* (Bruselas, 1929); Elizabeth Donnan, *Documents Illustrative of the History of the Slave Trade to America*, 4 vols. (Washington, D. C., 1930); y Gaston-Martin, *Négriers et bois d'ébène* (Grenoble, 1934).

Pero no cabe duda de que el libro que creó el estudio moderno del tráfico de esclavos fue la obra de síntesis y análisis publicada en 1931 por Gaston-Martin, *Nantes au XVIIIe siècle. L'ère des négriers (1714-1774)* (París, 1931). Esta fue la primera interpretación desapasionada y moderna del tráfico, y definió la mayoría de las cuestiones básicas examinadas por todos los historiadores posteriores. En ella se examinaba todo, desde la mortandad de los esclavos durante el cruce del Atlántico hasta el aprovisionamiento y, sobre todo, el financiamiento del tráfico en este puerto central de la trata francesa. Si bien es cierto que hubo cuestiones, las cuales no comprendió del todo, así como áreas que tampoco exploró plenamente, aun así la obra fue un modelo de análisis e interpretación coherentes. Desafortunadamente, la crisis de la sociedad europea en las décadas de 1930 y 1940, así como la falta general de interés por el tema fuera de Europa, determinó que en las décadas siguientes fuera poco el trabajo sistemático que se le sumaría. Fue solo después de la Segunda Guerra

Mundial que el interés volvió a renacer entre los europeos. En un principio, el interés por las compañías de comercio de ultramar llevó a una serie de estudios de la historia temprana del tráfico como una actividad empresarial europea. Esto define las obras de Abdoulaye Ly, *La Compagnie du Sénégal* (París, 1958), y K. G. Davies, *The Royal African Company* (Londres, 1951), así como los estudios muy anteriores de George Frederick Zook, *The Company of Royal Adventurers Trading into Africa* (1919; reimpresión, Nueva York, 1969), y Waldemar Westergaard, *The Danish West Indies under Company Rule (1671-1754)* (Nueva York, 1917).

Sin embargo, el impulso principal del estudio moderno de la trata provino de unos cambios políticos e intelectuales fundamentales, que tuvieron lugar en Europa y Norteamérica en las décadas de 1950 y 1960. No cabe duda de que el evento más importante de estos fue el quiebre de los imperios africanos de Europa y el surgimiento de las repúblicas independientes en este continente. Ello condujo al surgimiento del estudio moderno de África y la creación del campo de la historia africana precolonial, en la cual le cabía una parte tan importante al tráfico de esclavos. El movimiento de los derechos civiles en Estados Unidos provocó un crecimiento explosivo de los estudios afroamericanos. Por último, el desarrollo del campo de la historia demográfica y la aplicación de metodologías cuantitativas modernas a la investigación histórica abrieron la era moderna en el estudio del tráfico de esclavos. Numerosos artículos, así como varios libros importantes comenzaron a aparecer a comienzos de la década de 1960. Aunque muchos investigadores iniciaron el estudio de diversos aspectos del tráfico desde la perspectiva africana, europea y americana, fue un libro de Philip Curtin el que proporcionó un nuevo gran impulso a los estudios de la trata de esclavos. En 1969 Curtin publicó *The Atlantic Slave Trade: A Census* (Madison, Wisconsin), que era un intento de estimar el volumen del tráfico a partir de la bibliografía secundaria y las fuentes primarias publicadas. Igual de importante para los estudios de la trata, como tres décadas antes lo había sido la obra de Gaston-Martin, el estudio de Curtin era una contribución original a la metodología histórica. Su obra involucraba un cuidadoso escrutinio de todos los estimados publicados y una

reconstrucción de las cifras por zona y periodo, que tenía como base modelos demográficos y económicos explícitos. Aunque se concentró en el tema del número de africanos despachados, Curtin se vio obligado a examinar todas las cuestiones que eventualmente serían temas fundamentales en este periodo más reciente de las investigaciones. La evolución demográfica de las poblaciones esclavas americanas fue una materia de interés fundamental para él, al igual que la mortandad sufrida durante el cruce del Atlántico, puesto que estos eran los factores primarios que permitían estimar el número de africanos transportados cuando no se contaba con cifras conocidas. También tocó los problemas del crecimiento de la población africana y los intereses económicos europeos en la trata.

Pero lo que provocó la mayoría de las respuestas inmediatas entre los estudiosos fue su estimado de un total de ocho a once millones de africanos transportados en el transcurso del tráfico. El debate resultante generó una gran búsqueda de nuevas cifras entre las fuentes inéditas, así como de nuevas fuentes, a fin de cuestionar o refinar las cifras dadas por Curtin. Fue esta pesquisa internacional de los archivos europeos, americanos y africanos en busca de datos sobrevivientes del cruce de las naves negreras, lo que llevó a un nuevo gran periodo de investigación y análisis del tráfico atlántico de esclavos. Entre los primeros esfuerzos estuvieron los intentos de construir a partir de las obras de Donnan, Rinchon y Gaston-Martin, y publicar los materiales manuscritos existentes. Las recientes publicaciones de nuevos materiales de archivo incluyen el catálogo monumental del tráfico negrero francés de Jean Mettas, *Répertoire des expéditions négrières françaises au XVIIIe siècle*, 2 vols. (París, 1978-1984); complementado por la compilación de Serge Daget, *Répertoire des expéditions négrières françaises à la traite illégale (1814-1850)* (Nantes, 1988); un listado más completo para Virginia de Walter Minchinton et ál., *Virginia Slave Trade Statistics, 1698-1775* (Richmond, Va., 1984); y la publicación de las listas de naves de Bristol en David Richardson, *Bristol, Africa, and the Eighteenth-Century Slave Trade to America,* 4 vols. (Gloucester, 1986-1996). Se han efectuado ciertos estudios de tratas individuales inglesas, entre ellos Herbert S. Klein, "The English Slave Trade to Jamaica, 1782-1808", *Economic History Review* 31, n.º 1 (febrero, 1978):

25-45; Darrold Wax, "Negro Imports into Pennsylvania, 1720-1766", *Pennsylvania History* 32 (1965): 255-287, y "Black Immigrants: The Slave Trade in Colonial Maryland", *Maryland Historical Magazine* 73 (1978): 30-45; David Richardson y Maurice M. Schofield, "Whitehaven and the Eighteenth Century British Slave Trade", *Transactions of the Cumberland and Westmorland Antiquarian and Archaeological Society* 92 (1992): 183-204. Otras listas fueron publicadas en los libros: de Elena F. S. Studer, *La trata de negros en el Río de la Plata durante el siglo XVIII* (Buenos Aires, 1958), sobre el tráfico a dicho río; Johannes Postma, *The Dutch in the Atlantic Slave Trade, 1600-1815* (Cambridge, 1990), sobre la trata holandesa; y Pierre Verger, *Flux et reflux de la traite de nègres entre le golfe de Bénin et Bahia de Todos os Santos, du dix-septième au dix-neuvième siècle* (París, 1968); Antonio Carreira, *As Companhias Pombalinas de navegação, comercio e tráfico de escravos...* (Porto, 1969); Herbert S. Klein, *The Middle Passage: Comparative Studies in the Atlantic Slave Trade* (Princeton, 1978); y Joseph Miller, *The Way of Death: Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830* (Madison, Wisc., 1988); Manolo Garca Florentino, *Em coastas negras: Uma história do tráfico atlántico de escravos entre a Africa e o Rio de Janeiro, séculos XVIII e XIX* (Río de Janeiro, 1995); Luiz Felipe de Alencastro, *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico* Sul (São Paulo, 2000), y más recientemente los dos volúmenes de Jaime Rodrigues, *O infame comércio, propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)* (Campinas, 2000), así como su más completo *De costa a costa, escravos, marinheiros e intermediários do trafico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1750-1860)* (São Paulo, 2005), acerca del tráfico portugués con el Brasil; y Roger Anstey, *The Atlantic Slave Trade and British Abolition, 1760-1810* (Londres, 1975), sobre el tráfico inglés. En cuanto al tráfico danés, consúltese Svend E. Green-Pedersen, "The Scope and Structure of the Danish Negro Slave Trade", *Scandinavian Economic History Review* 19 (1971): 186-193. Todos estos materiales, así como nuevas fuentes sobre el tráfico de esclavos a América Latina, fueron reunidos en una primera compilación de unos 27.000 viajes publicada por David Eltis, Stephan D. Behrendt, David Richardson y Herbert S. Klein, *The Transatlantic Slave Trade, 1562-1867: A Database CD-Rom* (Cambridge, 1998). Desde

entonces, Eltis ha encabezado un equipo para desarrollar aun más el listado. Algunos de los resultados preliminares de este nuevo grupo de investigación se encuentran en David Eltis y David Richardson, eds., *Extending the frontiers: essays on the new transatlantic slave trade database* (New Haven, 2008), y en Daniel B. Domingues da Silva, "The Atlantic Slave trade to Maranhão, 1680-1846: Volume, Routes, and Organisation", *Slavery and Abolition* 29, n.º 4 (dic. 2008), 477-501. Los resultados de estas nuevas investigaciones, presentados tanto como viajes concretos y como estimados, pueden descargarse desde la página web, constantemente actualizada, titulada "Transatlantic Slave Trade Database: Voyages", que actualmente se encuentra en la página web de la Wilson Library de la Universidad de Emory, en <http://wilson.library.emory.edu:9090/tast/>.

Una vez que se contó con este nuevo corpus de materiales, muchos viejos debates pudieron tocarse directamente, y formularse interrogantes nuevas y más sofisticadas acerca de la historia económica, social e incluso política de esta fundamental emigración humana transoceánica. Esta nueva corriente produjo una cantidad sorprendentemente grande de publicaciones internacionales, lo que hizo que este campo fuera uno de los más activos y productivos de la investigación histórica moderna. La mayoría de dichos estudios se vio informada por una perspectiva comparativa, y varios cotejaron explícitamente diversos tráficos. Mis propios estudios sobre la mortandad de los diversos tráficos americanos durante el cruce del Atlántico fueron reunidos en Klein, *The Middle Passage* (1978). De naturaleza igualmente comparativa es el estudio fundamental del tráfico decimonónico de David Eltis, *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade* (Nueva York, 1987). La dimensión comparativa, asimismo, figuró en un flujo constante de conferencias y compilaciones de ensayos sobre dicho tema. Esto se inició con Stanley L. Engerman y Eugene Genovese, eds., *Race and Slavery in the Western Hemisphere: Quantitative Studies* (Princeton, 1975), e incluye los volúmenes de Henry A. Gemery y Jan S. Hogendorn, *The Uncommon Market: Essays on the Economic History of the Transatlantic Slave Trade* (Nueva York, 1979); los números especiales dedicados al tráfico de la *Revue Française d'Histoire de Outre-Mer*, N.º 226-227 (1975) y n.º

336-337 (segundo semestre, 2002); Roger Anstey y P. E. H. Hair, eds., *Liverpool, the African Slave Trade and Abolition* (Liverpool, 1976); David Eltis y James Walvin, eds., *The Abolition of the Atlantic Slave Trade* (Madison, Wisconsin, 1981); J. E. Inikori, ed., *Forced Migration: The Impact of the Export Slave Trade on African Societies* (Londres, 1982); Barbara L. Solow y Stanley L. Engerman, eds., *British Capitalism and Caribbean Slavery* (Cambridge, 1987); Serge Daget, ed., *Actes du colloque international sur la traite des noirs*, 3 vols. (Nantes, 1989); Barbara Solow, ed., *Slavery and the Rise of the Atlantic System* (Cambridge, 1991); Joseph E. Inikori y Stanley L. Engerman, eds., *The Atlantic Slave Trade: Effects on Economies, Societies, and Peoples in Africa, the Americas, and Europe* (Durham, N. C., 1992); y lo más reciente, David Eltis y David Richardson, eds., *Routes to Slavery: Direction, Ethnicity and Mortality in the Transatlantic Slave Trade* (Londres, 1997).

Junto a los constantes estudios transnacionales, recientemente aparecieron estudios sumamente detallados sobre tráficos individuales o tratantes nacionales todos ellos informados por los nuevos temas y debates. Para el tráfico brasileño, el más grande de todos, contamos con un buen estudio del inusual tráfico monopólico al Brasil nororiental del siglo XVIII, estudiado por Carreira, *As Companhias Pombalinas* (1969). El tráfico a Bahia fue materia de la clásica obra de Verger, *Flux et reflux* (1968), en tanto que el de Río de Janeiro lo examinaron Manoel dos Angos da Silva Rebelo, *Relações entre Angola e Brasil, 1808-1830* (Lisboa, 1970); Klein, *The Middle Passage* (1978); Miller, *The Way of Death* (1988); y más recientemente Garcia Florentino, *Em coastas negras* (1995); Roqinaldo Amaral Ferreria, "Dos sertões ao Atlântico: trafico ilegal de escravos e comércio lícito em Angola, 1830-1860" (tesis de maestría UFRJ, Río de Janeiro, 1996); así como varias colecciones recientes de ensayos: Selma Pantoja y José Flávio Sombra Saraiva, eds.; *Angola e Brasil nas rotas do Atlântico Sul* (Río de Janeiro, 1999); Linda M. Heywood, ed., *Central Africans and Cultural Transformation in the American Diaspora* (Cambridge, 2002); Manolo Florentin, ed., *Tráfico, cativeiro e liberdade, Rio de Janeiro, séculos XVIII-XIX* (Río de Janeiro, 2005); y Mariza de Carvalho Soares, ed., *Rotas atlânticas da diáspora africana: da Baía do Benim ao Rio de Janeiro* (Niterói, 2007).

El tráfico con el continente hispanoamericano fue analizado parcialmente. Para el que se entabló con el Río de la Plata consúltese Elena Scheuss de Studer, *La trata de negros* (Buenos Aires, 1958); para el que tenía como destino la Sudamérica nororiental véase Jorge Palacios Preciado, *La trata de negros por Cartagena de Indias* (Tunja, Colombia, 1973); Nicolás del Castilla Mathieu, *Esclavos negros en Cartagena y sus aportes léxicos* (Bogotá, 1982); y Colin Palmer, *Human Cargoes: The British Slave Trade to Spanish America, 1700-1739* (Urbana, Ill., 1981). Los complejos arreglos comerciales del cerrado asiento hispano se examinan en Bibiano Torres Ramírez, *La compañía gaditana de negros* (Sevilla, 1983); Enriqueta Vila Vilar, *Hispanoamérica y el comercio de esclavos. Los asientos portugueses* (Sevilla, 1977); y María Vega Franco, *El tráfico de esclavos con América... 1663-1674* (Sevilla, 1984).

La compra y venta de esclavos es un tema que solo últimamente pasó a ser una materia importante de estudio, siendo la cuestión de los precios el área más examinada, en tanto que los mecanismos crediticios, de compra y los envíos internos deben reconstruirse a partir de toda una gama de estudios, lo que hasta ahora ha sido mejor examinado desde la perspectiva africana y europea antes que americana. Las mejores informaciones actuales de precios, acerca del coste de los esclavos africanos en la costa occidental del África, fueron reunidas y analizadas por David Richardson, "Prices of Slaves in West and West Central Africa: Toward an Annual Series, 1698-1807", *Bulletin of Economic Research* 43, n.º 1 (1991): 21-56; y el conjunto más completo de precios americanos es el de Laird Bergad, Fe Iglesias y María del Carmen Barcia, *The Cuban Slave Market, 1790-1880* (Cambridge, 1995), y Laird Bergad, *Slavery in the Demographic and Economic History of Minas Gerais, Brazil, 1720-1888* (Cambridge, 1999). Para un análisis comparativo de los precios en América consúltese Manuel Moreno Fraginals, Herbert S. Klein y Stanley L. Engerman, "Nineteenth Century Cuban Slave Prices in Comparative Perspective", *American Historical Review* 88, n.º 4 (diciembre 1983): 1201-1218. Para la fijación de precios y la venta de esclavos en las Indias Occidentales resulta útil David W. Galenson, *Traders, Planters and Slaves: Market Behavior in Early English America* (Cambridge, 1986). En lo que toca a la economía especial de las conchas de cauris, consúltese

Jan Hogendorn y Marion Johnson, *The Shell Money of the Slave Trade* (Cambridge, 1986).

La organización económica del tráfico francés, el mejor estudiado en lo que toca a su organización europea, fue examinada por Dieudonné Rinchon, *Les armements négriers au XVIIIe siècle* (Bruselas, 1956); Jean Meyer, *L'armement nantais dans le deuxième moitié du XVIIIe siècle* (París, 1969); Robert Louis Stein, *The French Slave Trade in the Eighteenth Century: An Old Regime Business* (Madison, Wisconsin, 1979), y recientemente por Olivier Pétré-Grenouilleau, *Nantes au temps de la traite des Noirs* (París, 1998), y Guillaume Daudin, "Le rôle du commerce dans la croissance: une réflexion à partir de la France du XVIIIe siècle", tesis de doctorado, Universidad de París-I, 2001. El tráfico holandés, tanto en su fase monopólica como librecambista, fue analizado brillantemente por Postma, *The Dutch in the Atlantic Slave Trade* (1990).

El estudio definitivo de la rentabilidad del tráfico de esclavos es la reciente obra del economista Guillaume Daudin, "Profitability of Slave and Long-Distance Trading in Context: The Case of Eighteenth-Century France", *The Journal of Economic History*, vol. 64, n.º 1 (marzo, 2004), 144-171; "The quality of slave trade investment in eighteenth century France", Documents de Travail n.º 2002-2006, Observatoire Français des Conjonctures Economiques (OFCE), y —en una presentación más elaborada— su tesis, "Le rôle du commerce". Esto se encuentra complementado —con fuentes alternativas que llegaron a las mismas conclusiones esenciales— por el ensayo de C. S. McWatters, "Investment returns and la traite négrière: evidence from eighteenth-century France", *Accounting, Business & Financial History*, 18, n.º 2 (julio, 2008), 161-185. En lo que toca a la racionalidad contable del texto comercial francés del siglo XVIII, que examinaba la contabilidad empresarial de la trata, consúltese Cheryl S. McWatters y Yannick Lemarchand, "Accounting for triangular trade", *Accounting, Business & Financial History* 19, n.º 2 (julio, 2009), 189-212, así como su ensayo anterior, "Accounting representation and the slave trade: the Guide du Commerce of Gaignat de L'Aulnais", *Accounting Historians Journal* 33, n.º 2 (diciembre, 2006), 1-37.

La organización del tráfico británico ha generado una serie de estudios y debates. Un buen resumen general del tráfico inglés figura en

Anstey, *The Atlantic Slave Trade and British Abolition* (1975). El debate sobre la naturaleza de las compañías que operaban en esta trata aparece en una serie de artículos de J. E. Inikori, R. P. Thomas y R. N. Bean, entre otros. Consúltese Joseph E. Inikori, "Market Structure and the Profits of the British African Trade in the Late 18th Century", *Journal of Economic History* 41 (1981): 745-775; la crítica a su postura figura en dos artículos de B. L. Anderson y David Richardson, "Market Structure and Profits of the British African Slave Trade in the Late 18th Century", *Journal of Economic History* 43 (1983): 713-721, y 45 (1985): 705–707. La organización comercial norteamericana se examina en Jay Coughtry, *The Notorious Triangle: Rhode Island and the African Slave Trade, 1700-1807* (Filadelfia, 1981). Una reciente evaluación global del tráfico es *Liverpool and transatlantic slavery,* editado por David Richardson, Suzanne Schwarz y Anthony Tibbles (Liverpool, 2007).

El papel del tráfico dentro de la economía europea ha sido materia de un intenso debate. Este se inició en forma sistemática con la publicación de Eric Williams, *Capitalism and Slavery* (Chapel Hill, N. C., 1944). La llamada tesis de Williams fue cuestionada por Stanley L. Engerman, "The Slave Trade and British Capital Formation in the Eighteenth Century: A Comment on the Williams Thesis", *Business History Review* 46 (1972): 430-443. También recibió cierto respaldo de Pierre Boulle, "Slave Trade, Commercial Organization and Industrial Growth in Eighteenth Century Nantes", y "Merchandises de traite et développement industriel dans la France et l'Angleterre du XVIIIe siècle", ambos artículos publicados en *Revue française d'Histoire de Outre-Mer* 59, n.º 214 (1972): 70-112, y 62, n.º 226-227 (1975): 309-330. Un reciente examen aparece también en David Richardson, "The Slave Trade, Sugar and British Economic Growth, 1748-1776", *Journal of Interdisciplinary History* 17 (primavera de 1987): 739-769, así como en los ensayos de Solow y Engerman, *British Capitalism* (1987). Hay un debate considerable en relación con la distribución de los costes relativos y los beneficios de la trata de esclavos. El trabajo más sistemático en esta área es el de David Eltis, "Trade between Western Africa and the Atlantic World before 1870: Estimates of Trends in Value, Composition and Direction", *Research in Economic History* 12 (1989): 197-239; y David Eltis y Lawrence C. Jennings, "Trade between Western

Africa and the Atlantic World in the Pre-Colonial Era", *American Historical Review* 93 (1988): 936-959. Otro debate reciente en torno al valor de los esclavos en el comercio total antes de 1700 es Ernst van den Boogart, "The Trade between Western Africa and the Atlantic World, 1600-1690", *Journal of African History* 33, n.º 3 (1992): 369-385; así como la réplica de David Eltis, "The Relative Importance of Slaves and Commodities in the Atlantic Slave Trade of Seventeenth-Century Africa", *Journal of African History* 35, n.º 2 (1994): 337-349.

Los detalles de la trata ya han sido examinados con cierto detenimiento. Las naves mismas fueron materia de estudio en Charles Garland y Herbert S. Klein, "The Allotment of Space for African Slaves Aboard Eighteenth Century British Slave Ships", *William and Mary Quarterly* 42, n.º 2 (abril, 1985): 238-248, y Patrick Villiers, *Traite des noirs et navires négriers au XVIIIe siècle* (París, 1987). Un excelente análisis de la construcción de una típica nave negrera del XVIII figura en Jean Boudriot, *Traite et navire négrier* (París, 1984). Hay información útil en Walter E. Minchinton, "Characteristics of British Slaving Vessels, 1698-1775", *Journal of Interdisciplinary History* 30, n.º 1 (verano, 1989): 53-81. Un estudio más viejo de este tema es George F. Dow, *Slave Ships and Slaving*, 2.ª ed. (Port Washington, N. Y., 1969).

La división por sexo y edad de los africanos se examina en los artículos de Paul E. Lovejoy, "The Impact of the Atlantic Slave Trade on Africa: A Review of the Literature", *Journal of African History* 30 (1989): 365-394; David Geggus, "Sex Ratio, Age and Ethnicity in the Atlantic Slave Trade: Data from French Shipping and Plantation Records", *Journal of African History* 30 (1989): 23-44; David Eltis, "The Volume, Age/Sex Ratios and African Impact of the Slave Trade: Some Refinements of Paul Lovejoy's Review of the Literature", *Journal of African History* 31 (1990): 485-492; David Eltis y Stanley Engerman, "Was the Slave Trade Dominated by Men?" *Journal of Interdisciplinary History* 23, n.º 2 (otoño de 1992): 237-257; David Eltis y Stanley Engerman, "Fluctuations in Sex and Age Ratios in the Transatlantic Slave Trade, 1663-1864", *Economic History Review* 46, n.º 2 (1993): 308-323; y Herbert S. Klein, "African Women in the Atlantic Slave Trade", en Claire Robinson y Martin A. Klein, eds., *Women and Slavery in Africa* (Madison, Wisconsin, 1983).

Las interrogantes relacionadas con las muertes en el cruce del Atlántico figuran en Klein, *The Middle Passage* (1978); Richard L. Cohn y Richard A. Jensen, "The Determinants of Slave Mortality Rates on the Middle Passage", *Explorations in Economic History* 19 (1982): 269-282; David Eltis, "Mortality and Voyage Length in the Middle Passage: New Evidence from the Nineteenth Century", *Journal of Economic History* 44 (1984): 301-318; Raymond L. Cohn, "Deaths of Slaves in the Middle Passage", *Journal of Economic History* 45 (1985): 685-692; Richard H. Steckel y Richard A. Jensen, "New Evidence on the Causes of Slave and Crew Mortality in the Atlantic Slave Trade", *Journal of Economic History* 46, n.º 1 (1986): 57-77; Herbert S. Klein y Stanley L. Engerman, "Long-Term Trends in African Mortality in the Transatlantic Slave Trade", en Eltis y Richardson, *Routes to Slavery* (1997); y más recientemente en Herbert S. Klein, Stanley Engerman, Robin Haines y Ralph Schlomowitz, "Transoceanic Mortality: The Slave Trade in Comparative Perspective", *William & Mary Quarterly*, LVIII, n.º 1 (enero, 2001), 93-118.

El problema de la transmisión de las enfermedades y el tráfico de esclavos se examina en Kenneth F. Kiple y Virginia H. King, *Another Dimension to the Black Diaspora: Diet, Disease and Racism* (Cambridge, 1981); Kenneth F. Kiple, *The Caribbean Slave: A Biological History* (Cambridge, 1984); y Frantz Tardo-Dino, *Le collier de servitude: La condition sanitaire des esclaves aux Antilles françaises du XVIIe au XIXe siècle* (París, 1985). El impacto demográfico del tráfico se examinó inicialmente en un ensayo original de Jack E. Eblen, "On the Natural Increase of Slave Populations: The Example of the Cuban Black Population, 1775-1900", en Engerman y Genovese, *Race and Slavery* (1975); Herbert S. Klein y Stanley L. Engerman, "Fertility Differentials between Slaves in the United States and the British West Indies: A Note on Lactation Practices and Their Implications", *William and Mary Quarterly* 35, n.º 2 (1978): 357-374; Barry W. Higman, *Slave Population and Economy in Jamaica, 1807–1834* (Cambridge, 1976), y su examen general en *Slave Populations of the British Caribbean 1807-1834* (Baltimore, 1984).

En lo que toca a los contactos inusuales de los afroamericanos con el África, consúltese Manuela C. da Cunha, *Negros, estrangeiros.*

Os escravos libertos e sua volta a Africa (São Paulo, 1985). Los orígenes de los africanos en el tráfico fueron estudiados por Gabriel Debien, *Les esclaves aux Antilles françaises* (Basse-Terre y Fort-de-France, 1974); Arlette Gautier, "Les origines ethniques des esclaves de Saint-Domingue d'après les sources notariales", ponencia presentada en el *Neuvième Colloque International de Démographie Historique* (junio, 1987); Castilla Mathieu, *Esclaves negros* (1982); el viejo clásico de Fernando Ortiz, *Hampa afro-cubana. Los negros esclavos; estudio sociológico y de derecho público* (La Habana, 1916); y una serie de obras sobre la esclavitud en América Latina citadas por Herbert S. Klein y Ben Vinson III, *African Slavery in Latin America and the Caribbean* (2.ª edición revisada; Nueva York: Oxford University Press, 2007).

Contamos con pocas experiencias registradas del tráfico de esclavos mismo; la mejor de todas es la de Olaudah Equiano, *The Interesting Narrative of the Life of Olaudah Equiano, Written by Himself,* editado por Robert J. Allison (1789; reimpresión, Boston, 1995). Tenemos, por otro lado, relaciones detalladas obra de capitanes negreros y de sus experiencias en la trata. La fuente más importante es Gran Bretaña, House of Commons, *Sessional Papers of the Eighteenth Century*, edición de Sheila Lambert (Wilmington, Del., 1974), vols. 67-76, 82, que comprende los testimonios dados en el Parlamento entre 1788 y 1790, y 1791-1792. Algunos estudios útiles de capitanes individuales, o relaciones de viaje de primera mano, son Dieudonné Rinchon, *Pierre-Ignace-Liévin van Alstein, capitaine négrier, Gand 1733-Nantes 1793*, 2ª ed. (Dakar, 1964); Alexander Falconbridge, *An Account of the Slave Trade on the Coast of Africa* (Londres, 1788; reimpresión, Nueva York, 1973); *The Journal of a Slave Trade* (John Newton) 1750–1754, edición de Bernard Martin y Mark Spurrel (Londres, 1962), además de numerosas otras, citadas en Hogg, *The African Slave Trade* (1973). Aquí debemos también mencionar la bibliografía en curso sobre la esclavitud, incluyendo materiales sobre el tráfico de esclavos que organizaran Joseph Miller y otros, y que aparecen con cierta frecuencia en la revista inglesa *Slavery and Abolition*.

Dado este corpus siempre creciente de estudios del tráfico de esclavos, era inevitable que los estimados que Curtin hiciera de su volumen, dirección y cronología quedaran cuestionados. Esto se

dio al recalcularse todos los tráficos mediante el análisis de nuevas fuentes de archivo, lo que a menudo tuvo como resultado la revisión, hacia arriba o hacia abajo, de tráficos regionales dados. Muchos de estos nuevos estimados fueron resumidos en Paul E. Lovejoy, "The Volume of the Atlantic Slave Trade: A Synthesis", *Journal of African History* 22, n.º 4 (1982): 473-501; *Transformations in Slavery: A History of Slavery in Africa* (Cambridge, 1983); y su ensayo "The Impact of the Atlantic Slave Trade: A Review of the Literature", *Journal of African History* 30 (1989): 365-394. Ahora vienen siendo revisados, nuevamente, a partir de la base de datos de los viajes recientemente compilada, la cual fuera creada por Eltis et al., *The Transatlantic Slave Trade* (1998); la versión más reciente de este conjunto de datos se halla en la Wilson Library de la Universidad de Emory, y las cifras estimadas están en <http://wilson.library.emory.edu:9090/tast/assessment/estimates.faces>. Consúltense también David Eltis y David Richardson, "West Africa and the Transatlantic Slave Trade: New Evidence of Long-Run Trends", en Eltis y Richardson, *Routes to Slavery* (1977), y David Eltis, "The Volume and Structure of the Transatlantic Slave Trade: A Reassessment", *The William and Mary Quarterly*, tercera serie, 58, n.º 1, (enero, 2001), 17-46.

Periodos y tráficos regionales dados también volvieron a ser calculados. Consúltese, al respecto, Ivana Elbl, "The Volume of the Early Atlantic Slave Trade, 1450-1521", *Journal of African History* 38, n.º 1 (1997): 31-75; David Richardson, "Slave Exports from West and West-Central Africa, 1700-1810: New Estimates of Volume and Distribution", *Journal of African History* 30 (1989): 1-22; y David Eltis, "The Nineteenth Century Transatlantic Slave Trade: An Annual Time Series of Imports into the Americas Broken Down by Region", *Hispanic American Historical Review* 67, n.º 1 (1987): 109-138. El volumen del tráfico inglés fue examinado cuidadosamente por David Richardson, "The Eighteenth-Century British Slave Trade: Estimates of Its Volume and Coastal Distribution in Africa", *Research in Economic History* 12 (1989): 151-195; David Eltis, "The Volume and African Origins of the British Slave Trade before 1714", *Cahiers d'Études africaines* 35, n.º 2-3 (1995). Algunas de estas cifras fueron cuestionadas por Joseph E. Inikori, "The Volume of the British Slave Trade, 1655-1807",

Cahiers d'Études africaines 32, n.º 4 (1992): 643-88; y fueron debatidas por David Richardson y Stephan D. Behrendt, "Inikori's Odyssey: Measuring the British Slave Trade, 1655-1807", *Cahiers d'Études africaines* 35, n.º 2-3 (1995): 599-615; además de ser vueltas a analizar recientemente por Stephen D. Berhrendt, "The Annual Volume and Regional Distribution of the British Slave Trade, 1780-1807", *Journal of African History* 38, n.º 2 (1997): 187-211. El tráfico francés fue vuelto a examinar por Charles Becker, "Note sur les chiffres de la traite atlantique française au XVIIIe siècle", *Cahiers d'Études africaines* 26, n.º 4 (1986): 633-679. Aunque las cifras cambiaron en periodos o regiones dados, hasta la fecha todas estas revisiones, sorprendentemente, no cuestionaron seriamente las cifras totales generadas por Curtin.

Al examinar la esclavitud en el África, así como la organización africana del tráfico, contamos hoy con una bibliografía internacional sumamente impresionante. El mejor examen del problema en torno a la definición de los límites de la esclavitud —una cuestión fundamental cuando examinamos las instituciones en el África— es el de Orlando Patterson, *Slavery and Social Death: A Comparative Study* (Nueva York, 1982). Consúltese también Claude Meillassoux, ed., *L'esclavage en Afrique précoloniale* (París, 1975). En cuanto a la organización de la trata en relación con el África, un buen punto de partida son los exámenes generales efectuados por Lovejoy, *Transformations in Slavery*; John Thornton, *Africa and Africans in the Making of the Atlantic World, 1400-1680* (Cambridge, 1992); y Patrick Manning, *Slavery and African Life: Occidental, Oriental and African Slave Trades* (Cambridge, 1990). En el contexto del tráfico, también son útiles A. G. Hopkins, *An Economic History of Africa* (Londres, 1973). Entre los estudios detallados dedicados al tráfico tenemos a Walter Rodney, *A History of the Upper Guinea Coast, 1545-1800* (Oxford, 1970); Philip D. Curtin, *Economic Change in Precolonial Africa: Senegambia in the Era of the Slave Trade*, 2 vols. (Madison, Wisconsin, 1975); John Vogt, *The Portuguese Rule on the Gold Coast, 1469-1682* (Athens, Georgia, 1979); K. Y. Daaku, *Trade and Politics on the Gold Coast, 1600-1720* (Oxford, 1970); Albert van Dantzig, *Les Hollandais sur la côte de Guinée à l'époque de l'essor de l'Ashanti et du Dahomey, 1680-1740* (París, 1980); Robin Law, *The Slave Coast of West Africa, 1550-1750: The Impact of the Atlantic Slave*

Trade on an African Society (Oxford, 1991); Larry W. Yarak, *Asante and the Dutch, 1744-1873* (Oxford, 1990); David Northrup, *Trade without Rulers: Pre-Colonial Economic Development in South-Eastern Nigeria* (Oxford, 1978); A. J. H. Latham, *Old Calabar, 1600-1891: The Impact of the International Economy upon a Traditional Society* (Oxford, 1973); A. F. C. Ryder, *Benin and the Europeans, 1485-1897* (Londres, 1969); y Phyllis M. Martin, *The External Trade of the Loango Coast, 1576-1870: The Effects of Changing Commercial Relations on the Vili Kingdom of Loango* (Oxford, 1972). Buenos estudios de naciones individuales durante el periodo del tráfico son los de Malyn Newitt, *A History of Mozambique* (Londres, 1995); Tony Hodges and Malyn Newitt, *São Tomé and Principé: From Plantation Colony to Microstate* (Boulder, Colorado, 1988); y David Birmingham, *Central Africa to 1870: Zambezia, Zaire and the South Atlantic* (Cambridge, 1981).

La abolición del tráfico fue estudiada en forma definitiva en la obra de Eltis, *Economic Growth* (1987). L. Phillip LeVeen, *British Slave Trade Suppression Policies, 1821-1865* (Nueva York, 1977), examina los costes económicos de este esfuerzo. Podemos encontrar unos recientes análisis detallados de las complejas maniobras efectuadas por los gobiernos brasileño y español en defensa de sus tratas, en David R. Murray, *Odious Commerce: Britain, Spain and the Abolition of the Cuban Slave Trade* (Cambridge, 1980); Arturo Morales Carrión, *Auge y decadencia de la trata negrera en Puerto Rico (1820-1860)* (Río Piedras, 1978); Leslie Bethell, *The Abolition of the Brazilian Slave Trade* (Cambridge, 1970); y el más reciente en João Pedro Marques, *Os sonos do silêncio: o Portugal de oitocentos e a abolição do tráfico de escravos* (Lisboa, 1999), y Alencastro, *O trato dos viventes* (2000). Para la campaña británica consúltense F. J. Klingberg, *The Anti-Slavery Movement in England* (New Haven, 1926), y R. Coupland, *The British Anti-Slavery Movement* (Londres, 1933). El debate en torno a la motivación económica que yacía detrás de la campaña, así como la supuesta crisis de la economía de las Indias Occidentales, figura en L. J. Ragatz, *The Fall of the Planter Class in the British Caribbean, 1763-1833* (Nueva York, 1928); Anstey, *The Atlantic Slave Trade* (1975); y en tres obras de Seymour Drescher, *Econocide: British Slavery in the Era of Abolition* (Pittsburgh, 1977), *Capitalism and Anti-Slavery:*

British mobilization in comparative perspective (Nueva York, 1986), y *The mighty experiment: free labor versus slavery in British emancipation* (Nueva York, 2002).

En cuanto a los tráficos internos de esclavos que surgieran después del fin del tráfico atlántico, consúltense, entre otros, Herman Freudenberger y Jonathan B. Pritchett, "The Domestic United States Slave Trade: New Evidence",*Journal of Interdisciplinary History*, 21, n.º 3 (invierno, 1991), pp. 447-477, y Michael Tadman, *Speculators and slaves: masters, traders and slaves in the Old South* (Madison, Wisconsin, 1989), así como el viejo clásico de Frederick Bancroft, *Slave Trading in the Old South*.... Para el tráfico brasileño posterior a 1850 consúltese Herbert S. Klein, "The Internal Slave Trade in Nineteenth Century Brazil: A Study of Slave Importations into Rio de Janeiro in 1852", *Hispanic American Historical Review*, LI, n.º 4 (noviembre, 1971), 567-568; Alexandre Vieira Ribeiro, "E lá se vão para as minas: perfil do comércio de escravos despachados da Bahia para as Gerais na segunda metade do século XVIII", *XII Seminario sobre a economia mineira* (Diamantina, MG, 2006); Maria do Carmo Salazar Martins y Helenice Carvalho Cruz da Silva, "Via Bahia: A Importação de Escravos para Minas Gerais pelo Caminho do Sertão, 1759-1772", *XII Seminario sobre a economia mineira* (Diamantina, 2006); Gabriel Santos Berute, "Dos escravos que partem para os portos do sul: características do tráfico negreiro do Rio Grande de São Pedro do Sul, c.1790-c.1825" (Porto Alegre: MA thesis UFRGS, 2006); y Fábio W. A. Pinheiro, "O tráfico atlântico de escravos na formação dos plantéis mineiros, Zona da Mata c. 1809-c. 1830" (Río de Janeiro: tesis demaestría UFRJ, 2007).

Por último, vale la pena señalar que algunos recientes exámenes generales han comenzado a incorporar estas nuevas investigaciones académicas a sus hallazgos. Consúltense Hubert Deschamps, *Histoire de la traite des noirs* (París, 1971); Pierre Pluchon, *La route des esclaves, négriers et bois d'ébène au XVIIIe siècle* (París, 1981); James A. Rawley, *The Trans-Atlantic Slave Trade* (Nueva York, 1981); Françoise Renault y Serge Daget, *Les traites négrières en Afrique* (París, 1985); Hugh Thomas, *The Slave Trade: The Story of the Atlantic Slave Trade, 1440–1870* (Londres, 1997); y el más reciente, Olivier Pétré-Grenouilleau, *Les traits négriéres. Essai d'histoire globale* (París, 2004).



Apéndice

Apéndice A.1

Estimados regionales de embarques de esclavos procedentes del África, 1501-1866*

	Senegambia[1]	Sierra Leona	Costa de Barlovento	Costa del Oro	Golfo de Benín	Ensenada de Biafra	África centro ocidental[2]	Sur este de África[3]	Totales
1501-1510	1.900					0	0		1.900
1511-1520	8.807					0	637		9.444
1521-1530	10.990					0	0		10.990
1531-1540	12.229					719	1.453		14.402
1541-1550	23.257					1.361	2.771		27.390
1551-1560	4.796					282	664		5.742
1561-1570	32.277	1.168				1.867	5.412		40.725
1571-1580	22.206					1.883	5.367		29.456
1581-1590	25.448	237				0	31.206		56.891
1591-1600	5.370		2.482			2.346	70.368		80.566
1601-1610	9.991					0	81.936		91.926
1611-1620	8.541			68	1.873	1.142	137.308		148.932
1621-1630	6.652				1.655	2.247	172.595	345	183.494
1631-1640	4.562				1.988	1.630	112.020		120.199
1641-1650	24.476	1.372		2.429	4.092	31.442	59.530		123.342
1651-1660	17.723	752	351	1.437	12.163	24.791	95.382	3.088	155.687
1661-1670	6.407	154		19.193	29.926	37.668	126.758	9.432	229.539
1671-1680	13.267			28.835	29.813	34.394	108.966	7.116	222.391
1681-1690	21.927	1.894		16.274	79.890	21.709	109.373	9.497	260.564
1691-1700	22.558	2.671	999	40.443	108.412	31.299	130.939	2.237	339.557

1701-1710	16.344	1.217	3.059	81.144	136.943	21.979	133.434	120	394.241
1711-1720	22.669	3.114	4.365	97.287	149.463	34.615	131.867	10.029	453.408
1721-1730	34.933	9.419	4.532	113.877	194.430	41.830	145.437	3.934	548.392
1731-1740	44.816	1.468	9.392	106.723	145.805	56.583	231.989	1.226	598.003
1741-1750	24.210	8.004	25.202	61.626	108.220	93.891	245.436		566.589
1751-1760	50.555	17.419	44.083	88.174	122.566	93.294	223.830	3.036	642.958
1761-1770	52.405	42.296	76.521	108.658	110.383	146.542	280.240	1.916	818.960
1771-1780	51.267	36.551	65.186	112.562	109.887	109.997	267.293	2.924	755.667
1781-1790	37.944	31.378	36.067	135.036	113.692	151.242	333.888	28.746	867.993
1791-1800	28.043	51.119	21.176	109.441	93.197	154.642	371.789	19.000	848.407
1801-1810	53.702	42.627	25.241	75.746	95.428	140.385	339.975	50.450	823.554
1811-1820	29.166	22.624	7.190	1.712	74.093	65.870	407.491	77.697	685.843
1821-1830	13.073	43.543	7.867	5.362	59.250	163.525	441.968	121.158	855.747
1831-1840	4.626	43.926	3.155	3.293	73.081	97.829	343.464	116.910	686.284
1841-1850	8.375	21.023			108.943	27.554	387.008	43.640	596.542
1851-1860		4.795			22.528	2	113.927	30.167	171.418
1861-1866					11.339		42.852		54.191
Totals	755.513	388.771	336.868	1.209.321	1.999.060	1.594.560	5.694.574	542.668	12.521.336

Fuente: Tomado de "Transatlantic Slave Trade Database: Voyages" de la Universidad de Emory (Wilson Library), disponible en: <http://wilson.library.emory.edu:9090/tast/assessment/estimates.faces>.

Notas:

* Estos números fueron generados de la parte "Estimados" de la base de datos de la fuente citada, al 14 de septiembre de 2009.

[1] Senegambia, incluye las islas del atlántico fuera de su costa. Windward Coast.

[2] África centrooccidental, incluye los esclavos enviados desde Santa Elena.

[3] Sureste de África, incluye islas del océano Índico.

Apéndice A.2

Estimaciones de arribo de esclavos por región, 1451-1870*

	Europa	América del Norte	Caribe británico	Caribe francés	Colonias holandesas	Indias danesas occidentales	América española	Brasil	África	Totales
1501-1510							1.340			1.340
1511-1520	452						6.170			6.622
1521-1530							7.693			7.693
1531-1540							10.083			10.083
1541-1550							19.171			19.171
1551-1560							4.021			4.021
1561-1570							27.380	1.365		28.745
1571-1580							18.310	2.782		21.092
1581-1590							33.338	7.814		41.152
1591-1600	188						41.864	17.314		59.366
1601-1610			567				35.460	34.279		70.306
1611-1620	85						44.190	72.759		117.034
1621-1630		100					50.638	95.199		145.937
1631-1640							35.455	59.181		94.636
1641-1650			26.639				13.448	58.989	172	99.793
1651-1660		1.064	17.490	2.278	8.661		22.088	73.493	1.970	127.043
1661-1670	916	2.289	47.350	11.430	24.308		8.866	93.544	206	188.909
1671-1680	1.503	2.455	53.884	6.476	34.420	196	4.788	78.738	281	182.740
1681-1690		2.554	84.733	10.242	33.532	2.152	3.868	75.956	0	213.037
1691-1700	477	6.684	79.814	7.715	23.237	15.798	6.703	142.320	493	283.242

1701-1710		13.131	107.133	13.771	24.835	4.061	15.371	156.445	0	334.747
1711-1720		12.679	116.400	42.390	16.359	1.941	14.618	178.650	0	383.038
1721-1730	1.081	36.838	147.068	55.954	25.491	2.887	12.260	184.380	259	466.218
1731-1740	2.640	62.181	141.323	82.239	25.943	1.013	6.548	180.846	166	502.899
1741-1750	405	21.144	125.696	100.117	33.836	2.672	6.495	191.530	90	481.986
1751-1760	1.090	42.947	169.393	99.271	36.230	7.921	1.549	192.785	308	551.495
1761-1770		46.691	244.461	133.249	54.166	7.180	19.005	191.979	92	696.825
1771-1780		31.185	238.163	146.987	42.702	6.513	679	193.583	29	659.841
1781-1790	23	14.298	223.303	243.947	15.381	12.301	21.212	237.078	281	767.823
1791-1800		14.388	300.383	77.207	20.271	22.118	47.797	281.740	1.093	764.997
1801-1810		72.978	177.440	17.523	21.012	14.185	76.930	341.149	6.254	727.471
1811-1820		4.635	5.983	21.604	812	0	116.779	451.078	13.809	614.700
1821-1830		91	1.356	46.497	3.532	7.782	142.448	524.300	38.216	764.222
1831-1840		0	9.166	774		277	197.148	338.182	32.054	577.601
1841-1850		0	507				55.252	400.016	41.800	497.574
1851-1860		413					126.823	6.899	8.987	143.122
1861-1866							37.124		9.011	46.135
Totals	8.860	388.747	2.318.252	1.120.216	444.728	108.998	1.292.912	4.864.374	155.569	10.702.656

Fuente: Tomado de "Transatlantic Slave Trade Database: Voyages" de la Universidad de Emory (Wilson Library), disponible en: <http://wilson.library.emory.edu:9090/tast/assessment/estimates.faces>.

Notas:

⋆ Estos números fueron generados de la parte "Estimados" de la base de datos de la fuente citada, al 14 de septiembre de 2009.

El tráfico atlántico de esclavos fue una de las empresas económicas más complejas que el mundo preindustrial haya visto. Abarcó casi cuatro centurias, hasta mediados del siglo XIX en que la esclavitud pasó a ser un sistema caduco. Este comercio transoceánico promovió el transporte de personas y bienes entre tres continentes distintos, involucró una flota anual de varios cientos de naves y absorbió una gran cantidad del capital europeo invertido en el comercio internacional. La trata estuvo estrechamente asociada con el desarrollo de la agricultura comercial de exportación en toda América y del comercio asiático con Europa. Ella involucró unos complejos arreglos de capital y crediticios en Europa, África y América, y fue llevada a cabo por un muy gran número de mercaderes rivales en un mercado inusualmente libre. Por último, se trató del movimiento más grande de trabajadores al continente americano Se calcula que dieciocho millones de africanos fueron exportados desde ese continente entre 1500 y 1900, pero solo once millones de ellos fueron enviados a la economía atlántica.

El resultado inesperado del tráfico atlántico de esclavos fue la creación de una población afroamericana de clase trabajadora, viable y vibrante, la cual iría surgiendo gradualmente como un elemento vital en casi todas las sociedades importantes del continente Americano.



IEP Instituto de Estudios Peruanos

